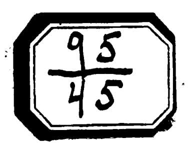

3 2044 103 255 733


95
45





Das

allgemeine Seerecht

der

civilisirten Nationen.

Mit besonderer Hervorhebung

des

Hanseatischen, Mecklenburgischen Particular- und Rostockschen Statutar-Seerechtes.

Von

Reinhold Nizze,
Advocaten zu Rostock.

Erster Band.

Das öffentliche Seerecht.



Rostock.
G. B. Leopold's Universitäts-Buchhandlung.
(Ernst Kuhn.)
1857.

Rostock. Druck von Adler's Erben.

Vorrede.

Es haben unsere Autoren im Seerechte, Pöhls und v. Kaltenborn, das den Europäischen und Amerikanischen Seestaaten gemeinsame Seerecht aus den mittelalterlichen Rechtsbüchern und den particulären Handelsgesetzbüchern mit Benutzung der auswärtigen, insbesondere der Englischen und Französischen Literatur entwickelt und nach Ausscheidung der veralteten Rechtssätze das praktische Seerecht zur Darstellung gebracht. Der Umfang dieser Arbeiten hat es jedoch nicht gestattet, den so gefundenen Rechtsstoff sofort einer systematischen Bearbeitung zu unterwerfen, sondern haben die Verfasser sich »nur einer gewissen Uebersichtlichkeit zu praktischen Zwecken befleißigt.« Auch haben sie nur dem Privatseerechte eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet und nur dieses nach allen Seiten berücksichtigt; da-

gegen sind die Grundsätze des Völker- und Staatssee-rechts nur in unvollständiger Weise und zum Theil zwischen denen des Privatrechts zerstreut berührt worden.

Unsere Seerechtsbücher bilden daher kein vollständiges und systematisch entwickeltes Ganze, und kann deshalb die Kenntniß der den Seeverkehr regelnden Rechtsnormen nicht mit der wünschenswerthen Anschaulichkeit und erforderlichen Vollständigkeit aus ihnen gewonnen werden.

Bei diesem Stande unserer seerechtlichen Literatur erscheint es nicht nur als eine Forderung der Wissenschaft, daß das Seerecht einer neuen systematischen Bearbeitung unterworfen werde; sondern es hat sich auch in der Praxis das Bedürfniß nach einer klaren und faßlichen Darstellung der seerechtlichen Grundsätze durch das Erscheinen mehrerer Handbücher für Kaufleute, Rheder und Schiffscapitaine mit Deutlichkeit ausgesprochen.

Angeregt durch die Lebensfrische und den kosmopolitischen Charakter des seerechtlichen Stoffes ist daher der Gedanke an eine Bearbeitung desselben entstanden, welcher, in der Hoffnung, ein vorhandenes Bedürfniß zu befriedigen, zu dem vorliegenden Werke geführt hat.

Mein Bestreben ist vor Allem auf eine systematische und möglichst vollständige Darstellung des allen

civilisirten Nationen gemeinsamen Seerechts gerichtet gewesen. Dabei habe ich particularrechtliche Bestimmungen, soweit sie ein allgemeines Interesse darboten und ihre Kenntniß mir ermöglicht war, nicht unerwähnt gelassen. Vollständig ist von diesen Rechten nur das Hanseatische und Lübische Seerecht, sowie das Mecklenburgische und das statutarische Recht der Stadt Rostock hervorgehoben, in der Absicht, bei der Unmöglichkeit, alle Particularrechte speciell zu berühren, doch wenigstens für das Heimathsland ein allseitiges und vollständiges Rechtssystem zu geben. Die speciellen Schiffahrtsverhältnisse der Stadt Wismar sind soweit berücksichtigt, als mir zu deren Kenntnißnahme Gelegenheit geboten war. In demselben Maaße habe ich auch des particulären Seerechts der beiden großen nachbarlichen Seestädte, Hamburg und Bremen, Erwähnung gethan, und endlich dem Englischen Staatsseerechte besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Letzteres nicht bloß wegen des lebhaften Geschäftsverkehrs, der von allen Seiten mit England unterhalten wird, sondern auch wegen der hervorragenden Stellung, welche dieser Seestaat in allen Beziehungen des Handels und der Schiffahrt einnimmt, und welche ihn zu einem Vorbilde für die übrigen Staaten gemacht hat. Es kommt hinzu, daß das Englische Staatsseerecht in

neuester Zeit durch die Navigationsacte vom 26. Juni 1849 und die Kauffahrtei-Schiffahrtsacte vom 10. August 1854 eine vielseitige und zum Theil neue Gestaltung erhalten hat.

Die Quellen, aus denen ich meine Mittheilungen geschöpft habe, sind an den betreffenden Stellen allegirt. Wo ich mich auf andere Autoren berufen habe, ist es nicht ohne eine sorgfältige Kritik ihrer Ansichten geschehen. Ueberall auf die Originalquellen zu recurriren, lag außer meiner Macht; war jedoch auch, namentlich wenn die Autoren übereinstimmten, entbehrlich, und würde nur eine unnöthige Erschwerung der Arbeit verursacht haben. Bei einer Materie, wie das Seerecht, welche sich mehr durch die lebendige Praxis, als den Willen der Gesetzgebungen ausgebildet hat, und daher zum großen Theile auf ungeschriebenen Quellen basirt, ist die Berufung auf Schriftsteller, deren Mittheilungen das Resultat einer wissenschaftlichen Arbeit und Prüfung sind, nicht ungewöhnlich; indem ihren Urtheilen hier mehr Glauben geschenkt werden muß, als in denjenigen Zweigen der Wissenschaft, wo die Richtigkeit der Referate durch Vergleichung mit den geschriebenen Quellen geprüft werden kann. Die Mittheilungen der Hamburger Börsen-Halle über Schiffahrts-Verordnungen aus allen

Ländern, so wie der mehrfach von mir benutzten praktischen Handbücher von v. Soden und Tobiesen in Hamburg, Tecklenborg in Bremen und Imhorst ebendaselbst über die seerechtlichen Verhältnisse ihrer Vaterstädte habe ich als richtig annehmen zu können geglaubt. In Bezug auf das Rostocksche Recht bin ich im Stande gewesen, auch unpublicirte Verordnungen und Instructionen an Beamte zu benutzen, da mir solche durch die Gewogenheit der verehrlichen Behörden zugänglich gemacht worden sind.

Was das von mir beobachtete System der Darstellung betrifft, so habe ich eine Separirung der dem öffentlichen Rechte angehörigen Sätze von denen des Privatrechts unternommen, und erstere in einer wiederum von einander getrennten Darstellung als Völkerseerecht und Staatsseerecht in diesem ersten Bande vorgetragen. Bei einer Beurtheilung dieser Arbeit sollte die Schwierigkeit derselben nicht übersehen werden, über welche Pöhls (S. 4) und v. Kaltenborn (§ 3, Not. 8) sich dahin ausgesprochen haben, daß vielleicht in keinem Zweige des Rechts die Trennung des öffentlichen und Privatrechts schwieriger und unthunlicher sei, als gerade im Seerechte. Im völkerrechtlichen Theile hat schon Manches von dem Mecklenburgischen Staatsseerechte seinen Platz gefunden, jedoch so, daß dadurch,

wie ich hoffe, der Uebersichtlichkeit und Verständlichkeit des Völkerseerechts kein Eintrag geschehen ist.

Den zweiten Band wird das Privatseerecht bilden. Es scheint jedoch gerathen, mit der Bearbeitung desselben so lange Anstand zu nehmen, bis aus der mit der Entwerfung eines deutschen Handelsgesetzbuches zur Zeit in Nürnberg beschäftigten Conferenz ein Resultat hervorgegangen sein wird.

Beide Bände sollen übrigens nur die Gestalt des Seerechts in Friedenszeiten behandeln, und bleibt die Darstellung des Seerechts des Krieges einer besonderen Bearbeitung vorbehalten.

Hinsichtlich der stylistischen Ausdrucksweise habe ich mich bei dem allgemeinen Interesse des hier behandelten Stoffes bemüht, nicht bloß für Juristen, sondern für Gebildete aller Stände verständlich zu sein.

Rostock, im Juni 1857.

R. Nizze.

Inhalts-Verzeichniss.

Einleitung.

Erster Band.
Das öffentliche Seerecht.

Erster Theil.
Das Völkerseerecht.

Zweiter Theil.

Staatsseerecht.

Einleitung.

Erster Abschnitt.

Begriff des Seerechts.

§ 1.

Es ist ein Streben der Menschen, durch den Austausch der Producte ihrer Arbeit gegenseitige Bedürfnisse zu befriedigen. Die Thätigkeit, welche diesen Austausch vermittelt, bildet den Handel. Die Rechtssätze, welche den Handel ordnen und beschützen, faßt man unter dem Namen des Handelsrechts zusammen.

Der Handel bewegt sich zu Lande und zu Wasser. Die Art der Benutzung dieser Elemente zum Handelsverkehr ist wegen der Verschiedenheit ihrer natürlichen Beschaffenheit eine verschiedene. Der Verkehr zu Wasser bietet eigenthümliche Verhältnisse dar, welche der Landtransport nicht kennt; und daher ist auch der Theil des Handelsrechts, welcher die eigenthümlichen Seiten des Handels zu Wasser betrifft, von eigenthümlicher Art. Dieser Theil bildet das Schiffahrtsrecht. Dasselbe bezieht sich auf den gesammten durch Schiffe, Böte, Kähne oder Flösse vermittelten Handelsverkehr; begreift jedoch nicht alle bei der Schiffahrt in Anwendung kommenden Rechtssätze, sondern nur die ihr eigenthümlichen in sich.

Vom Schiffahrtsrechte scheidet man wieder einen Kreis besonderer Rechtsvorschriften aus, unter dem Namen des Seerechts.

Die Schiffahrt nimmt einen neuen und großartigen Charakter an, sobald sie aus Flüssen und Seen in das offene Meer übergeht. Es vervielfältigt sich die Mächtigkeit des Elements mit seinen Gefahren, und der Kampf mit demselben erfordert kühnere Streiter und stärkere Waffen. Die Meereswege lassen das feste Land zurück, und auf der weiten Fläche ist ihre Bahn nicht mehr erkennbar. Fremde Gestade sind zu umschiffen und ihre Untiefen zu meiden. Die Heimath fremder Nationen, zum Theil mit fremder Sprache, fremden Sitten, Gewohnheiten und Rechten, ist das Ziel des Seeschiffers. Die Reisen dorthin sind lang, und die Gegenden, durch welche sie führen, bieten auf lange Zeit keine Ankehr und keine menschliche Hülfe dar.

Solche Verhältnisse geben der Seeschiffahrt einen eigenthümlichen Charakter. Die Rechtsvorschriften, durch deren Herrschaft sie geordnet und gesichert werden, bilden daher eine besondere Art im Bereiche des Schiffahrtsrechts, und diese sind das Seerecht.

Dasselbe steht somit im Gegensatz zu dem Rechte der Fluß- und Binnenseeschiffahrt, nimmt aber auch nicht alle Rechtssätze in sich auf, welche im Seeverkehre überhaupt zur Anwendung kommen, so daß beide Systeme, des Seerechts und des Rechts der Fluß- und Binnenseeschiffahrt, zusammen, noch nicht das gesammte Recht der Schiffahrt umfassen. Es giebt Rechtssätze, welche weder der einen, noch der andern Art der Schiffahrt eigenthümlich, sondern beiden Arten gemeinschaftlich sind; und fallen diese begrifflich weder unter das eine, noch unter das andere System. Von dem im Seeverkehre vorkommenden Rechte gehört daher Manches dem allgemeineren Schiffahrtsrechte, anderes dem Handelsrechte oder gemeinem Rechte an; und würde es ein Irrthum sein, wenn man in einem System des Seerechts

alle Rechtsvorschriften zu finden glaubte, die überhaupt beim Seehandel zur Frage kommen können.

Die Darstellung des Seerechts wird sich jedoch nicht streng in den Grenzen des Begriffes halten, sondern auch die allgemeineren Rechtssätze soweit berühren, als das Verständniß des Seerechts ihre Kenntniß erfordert.

Zweiter Abschnitt.

Arten des Seerechts.

I. Seerecht des Friedens und des Krieges.

§ 2.

Die Zeit, in welcher es das Recht des Stärkeren war, das verletzte Recht mittelst Faust und Fehde zu sühnen, ist dem Fortschritte der Gesittung innerhalb des Staates, d. i. im Kreise der Unterthanen schon vor Jahrhunderten, gewichen. Das Recht der Selbsthülfe hat für die Unterthanen jetzt eine Grenze, wo es in das Rechtsgebiet eines Anderen eingreifen würde; und Rechtsverletzungen, welche durch Verhandlung und Verständigung nicht beseitigt werden, dürfen nur durch Hülfe der Gerichte ihre Erledigung finden.

Für Streitigkeiten der Staatsgewalten unter einander ist das Princip des Faust- und Fehderechts noch nicht beseitigt. Es sind die Bündnisse noch der Zukunft vorbehalten, durch welche Staaten sich gegenseitig verpflichten werden, ihre Differenzen dem Ausspruche eines Schiedsgerichts zu unterstellen, wenn sie im Wege der Unterhandlung zu keinem friedlichen Resultate gelangen können. Der Schutz der Staaten gegen widerrechtliche Handlungen anderer Staaten besteht zur Zeit nur in ihrer physischen Macht. Die Anwendung derselben gegen andere

Staaten ist der Krieg. Er ist ein Recht des verletzten Staates und das derzeitige Völkerrecht erkennt ihn als solches an.

Soweit nun der Krieg zur See geführt wird, und alsdann die Ausschließung des feindlichen Staates von allem Seeverkehre erstrebt, und damit auch in die Verkehrsverhältnisse der Neutralen eingreift, erleiden überhaupt die Grundsätze, welche den Seeverkehr in Friedenszeiten regeln, mancherlei Modificationen. Die im Kriege herrschenden Regeln bestimmt nun aber nicht die Willkühr der kriegführenden Staaten, sondern es hat die, zum Theil auf officiellen Erklärungen basirende Praxis sie mehr oder minder fixirt und ihnen das Ansehen von rechtlichen Normen gegeben. Sie bilden das Seerecht des Krieges.

II. Internationales und nationales Seerecht.

§ 3.

1) Der Seeverkehr berührt die Grenzen aller civilisirten Nationen; alle stehen unmittelbar oder mittelbar mit einander in Verbindung. Die See, die Vermittlerin dieses allgemeinen Verkehrs, trägt mit ihren Gefahren überall denselben Charakter. Es haben sich daher die Verkehrsverhältnisse, denen sie zur Grundlage und zum Mittelpunkte dient, in vielen Beziehungen überall in gleicher Weise gebildet. Gleichheit der natürlichen Verhältnisse hat denn auch meistens eine Gleichheit in ihrer rechtlichen Beurtheilung geschaffen; und lassen sich daher alle diejenigen seerechtlichen Vorschriften, welche bei allen am allgemeinen Seeverkehre Theil nehmenden Nationen dieselben sind, als ein Ganzes zusammenfassen, und als das allgemeine Seerecht der civilisirten Nationen bezeichnen.

Dasselbe bezieht sich nicht auf die Zustände der nicht civilisirten Völker, sondern umfaßt hauptsächlich nur die schifffahrttreibenden Nationen Europa's und Amerika's mit ihren

Colonien; weshalb man das allgemeine Seerecht auch ein Europäisch-Amerikanisches nennen darf.

Auch die Türkei stand bis in die jüngste Zeit noch außerhalb des Kreises der ein gemeinsames Seerecht anerkennenden Staaten. Ihre Entwickelung war noch nicht bis zu dem Grade vorgeschritten, daß sie geneigt gewesen wäre, sich der Herrschaft einer internationalen Rechtsordnung zu unterwerfen. Willkühr und Macht waren, wie bei allen uncivilisirten Völkerschaften, so auch für die Türkei noch die Regulatoren der zwischen Nationen bestehenden Verhältnisse; und hat es ihr nur an Macht gefehlt, ihr Princip der Willkühr nach Wunsch zur Anwendung zu bringen. Die Türkei gestattete daher principiell auch nur denjenigen Völkern einen Verkehr, mit denen sie besondere desfallsige Freundschaftsverträge abgeschlossen hatte. Andere Nationen bedurften der Vermittelung einer der Türkei befreundeten Macht[1]).

Aus diesem Zustande ist die Türkei seit dem Pariser Frieden vom 30. März 1856 herausgetreten, indem sie durch denselben dem Europäischen Concerte beigetreten und Theilnehmerin am internationalen Rechte geworden ist. (Art. 7.)

2) Jedes Volk hat seine Besonderheit in Charakter, Lebensanschauung und seinen äußeren Verhältnissen. Diese tritt auch im Seeverkehre nicht überall zurück, und hat daher auch in den seerechtlichen Auffassungen Eigenthümlichkeiten hervorgerufen. Das besondere Recht jeder Nation ist ihr particulares Recht. Sind die Abweichungen vom allgemeinen Rechte bei mehreren Nationen dieselben, so bilden diese das gemeinsame Seerecht dieser Nationen. Darnach unterscheidet man z. B. ein Deutsches, Nordeuropäisches und Europäisches Seerecht.

---

1) v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts (Berlin 1851) § 37.

Ein besonderes Nordeuropäisches und Europäisches Seerecht im Gegensatz zu dem Amerikanischen Rechte besteht z. B. hinsichtlich der Grundsätze über die Vergütung der durch Uebersegelung entstandenen Schäden. Das OAGericht zu Lübeck nimmt im Erkenntnisse vom 30. Januar 1849 in Sachen des Mecklenburgischen Schiffes „Magnus & Theodor", Capt. Langhinrichs, wider das Amerikanische Schiff „General Washington", Capt. Lowe, wegen Uebersegelung, auf diesen Unterschied Bezug [a]).

3) Als ein von dem gemeinen Deutschen Seerechte abweichendes Recht existirt das im nordwestlichen Deutschland, mit Einschluß von Mecklenburg, geltende hanseatische Seerecht. Davon verschieden ist wiederum das in speciellen landesherrlichen Verordnungen lebende Mecklenburgische Particularrecht, unter welchem endlich das statutarische Recht der Stadt Rostock eine weitere Besonderheit bildet.

Dasjenige Seerecht nun, welches ein gemeinsames ist für mehrere oder alle Nationen, nennt man das internationale, im Gegensatz zu dem nationalen Rechte der einzelnen Nation.

III. Völker-, Staats- und Privatseerecht.

§ 4.

Das Seerecht gehört theils dem Völkerrechte, theils dem Staatsrechte, theils dem Privatrechte an.

1) Das Völkerseerecht bilden alle diejenigen Rechtssätze, durch welche die seerechtlichen Verhältnisse der einzelnen Staaten zu einander bestimmt sind. Zu demselben gehören daher alle Rechtsverhältnisse, in welchen die Staatsgewalten selbst, als die Subjecte derselben, sich einander gegenüberstehen.

Daher gehören auch hieher die zwischen den einzelnen Staaten bestehenden Handels- und Schiffahrtsverträge.

---

[a]) Seuffert, Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den Deutschen Staaten, Bd. IV. Nr. 4.

Sie sind jedoch keine objectiven Rechtssätze, sondern begründen nur subjective, allein zwischen den contrahirenden Staaten bestehende Rechte und Pflichten, geschützt durch den völkerrechtlichen Grundsatz, daß Völkerverträge für die Contrahenten bindend sind. Sobald Völkerverträge in den Staaten der Contrahenten von der Staatsgewalt publicirt worden sind, gehören sie zu dem gesetzlichen Rechte dieser Staaten, und zwar bilden sie einen Theil des Staatsrechts, da sie Rechtsverhältnisse zwischen der inländischen Staatsgewalt und den Unterthanen des fremden Staates festsetzen.

Das Völkerrecht gehört seinem Begriffe nach immer dem internationalen Rechte an.

2) Das Staatsseerecht begreift alle Rechtssätze in sich, welche die Verhältnisse der Privatpersonen zur Staatsgewalt in seerechtlicher Hinsicht bestimmen. Diese Verhältnisse sind theils nationalöconomischer und financieller, theils polizeilicher, theils strafrechtlicher Natur. Die Privatpersonen sind entweder Staatsangehörige, oder Fremde, welche sich auf Staatsgebiet befinden. Die Herrschaft des Staatsrechts erstreckt sich jedoch nicht über die Grenzen des Staatsgebietes, und ist es daher immer ein nationales Recht.

Völkerrecht und Staatsrecht faßt man unter dem Namen des öffentlichen Rechtes zusammen. Den Gegensatz dazu bildet das Privatrecht.

3) Das Privatseerecht. Zu diesem gehören alle im Seeverkehr vorkommenden Rechtsverhältnisse, in welchen Privatpersonen zu einander oder zu Sachen stehen. Letztere sind die dinglichen Seerechte, Eigenthum- und Pfandrecht. Von den Rechtsverhältnissen der Personen zu einander kommen im Seerechte nur solche vor, die einen vermögensrechtlichen Werth (Geldwerth) haben, nämlich nur obligatorische Rechte.

Die Erwähnung der Schiffstestamente findet übersichtlicher im staatsrechtlichen Theile ihren Platz; wohin diese Lehre, da

sie sich nur auf die Form der Testamente erstreckt, auch principiell gebracht werden darf.

Das Privatseerecht ist nicht an die Grenzen des Staates gebunden. Es giebt Privatrechtssätze, welche ein für mehrere Staaten gemeinsames Recht enthalten; und deshalb gehört ein Theil des Privatseerechts dem nationalen, der andere dem internationalen Rechte an.

Dritter Abschnitt.

Entstehung und Quellen des Seerechts.

§ 5.

Das Seerecht entsteht, wie das Recht überhaupt, sowohl durch den Willen der gesetzgebenden Macht im Staate, als auch durch das praktische Leben selbst. Nam quid interest, sagt Julianus l. 32. D. de legibus 1, 3, suffragio populus voluntatem suam declaret, an rebus ipsis et factis? Den gesetzgeberischen Willen und das praktische Leben nennt man daher die Quellen des Rechts; die Rechtssätze, welche aus ihnen hervorgehen, Gesetz und Gewohnheitsrecht; letzteres wird im Handelsrecht „Usance" genannt.

I. Gesetzliches Seerecht.

§ 6.

1) Das gesetzliche Seerecht ist allemal ein nationales. Es giebt überhaupt kein Gesetz, welches für mehrere selbstständige Staaten zugleich eine rechtlich bindende Norm wäre; jedes Gesetz gilt seinem Wesen nach nur für denjenigen Staat, durch dessen gesetzgebende Macht es erlassen ist. Das

internationale Recht ist daher niemals gesetzliches Recht; nur das nationale enthält gesetzliches Recht.

Particulare Gesetzbücher seerechtlichen Inhalts aus neuerer Zeit sind [1]):

Das Preußische Seerecht, enthalten im Theil II. Titel VIII. § 1389—2451 des Allgemeinen Landrechts für die Preußischen Staaten von 1794, nebst Anhang von 1803.

Code de commerce français, welcher am 1. Januar 1808 in Kraft trat.

Der Spanische Codigo de Comercio; er hat den Französischen Code zur Grundlage und ist seit dem 1. Jan. 1830 in Kraft.

Codigo Commercial Portuguez, seit dem 18. Sept. 1833 in Kraft. Letzterer übertrifft nach dem Urtheile von Thöl durch Vollständigkeit, Umsicht und Schärfe alle andern Handelsgesetzbücher, und ist mit Berücksichtigung vieler fremden Rechte ausgearbeitet.

Das Holländische Wetboek van Koophandel. 923. Artikel; gilt seit dem 1. October 1838.

2) Für Deutschland besteht kein gesetzliches Seerecht, da die wenigen Reichsgesetze, die wir haben, keine seerechtlichen Bestimmungen enthalten, und bei der jetzigen Souverainetät der einzelnen Deutschen Staaten keine gesetzgebende Quelle für ganz Deutschland existirt. Dem Deutschen Bunde steht solche Macht nicht zu. Gesetzliches Seerecht finden wir daher in Deutschland nur in den einzelnen souverainen Staaten und freien Städten.

Das in der Ausarbeitung begriffene sogenannte allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch kann, wie das Wechselrecht, seinen allgemeinen Charakter nur dadurch erlangen, daß es gleichmäßig von allen einzelnen Deutschen Staaten innerhalb ihrer Grenzen zum Gesetz erhoben wird.

Das für Mecklenburg-Schwerin bestehende gesetzliche

---

[1]) Vergl. Thöl, Handelsrecht, 3. Auflage, Göttingen 1854, erster Band S. 26 ff.

Seerecht ist in den landesherrlichen Verordnungen enthalten. Diese gelten im ganzen Lande, mit Ausnahme der Stadt Rostock und deren Besitzungen, wo sie erst in Kraft treten, sobald sie auch von dieser Stadt als Gesetz publicirt worden sind [2]).

Es giebt jedoch viele landesherrliche Verordnungen, deren Publication von Seiten der Stadt Rostock unterblieben ist, indem auf die Beobachtung dieser schwerfälligen Form nicht immer gehalten worden. Solche haben auch für Rostock ihre Anwendung gefunden, und muß unter solchen Umständen angenommen werden, daß alle landesherrlichen Verordnungen auch für Rostock Gültigkeit haben, wenn sie dort auch nicht ausdrücklich publicirt sein sollten; es wäre denn, daß die Stadt die Nichtanwendbarkeit einer landesherrlichen Verordnung, als den städtischen Privilegien entgegenstehend, ausdrücklich beschlossen haben sollte [3]).

Gesetzliches Seerecht findet sich endlich auch in dem statutarischen Rechte der Stadt Rostock. Es ist enthalten in dem 6. Theil des Rostocker Stadtrechts „Von den Seehändeln" vom Jahr 1757, und den von der Stadt erlassenen, zum größten Theile publicirten, theils unpublicirt gebliebenen Verordnungen. Letztere sind in dem eine Sammlung auf Hafen und Schiffahrt bezüglicher Bestimmungen enthaltenden Verordnungsbuche des Gewetts daselbst verzeichnet.

3) Gesetzliches Recht ist entweder Staatsrecht oder Privatrecht, niemals Völkerrecht, da dieses seinem Wesen nach nur auf einer Rechtsquelle beruht, die für mehrere Staaten zugleich eine objectiv gültige ist.

---

[2]) Erbvertrag zwischen dem Herzoge Friedrich Franz und der Stadt Rostock vom 13. Mai 1788 § 44. (Blanck, Sammlung der Rostockschen Gesetzgebung pag. 60.)

[3]) Vgl. den Erbvertrag l. c.

II. See-Usancen.

§ 7.

1) Die See-Usancen haben, wie alles Gewohnheitsrecht, ihre Quelle im praktischen Leben. Sie bilden sich aus der Art und Weise, wie die durch den lebendigen Seeverkehr ins Leben gerufenen Verhältnisse in praxi rechtlich beurtheilt und gehandhabt werden.

Die Seeusancen sind gebietende und bestimmende Rechtssätze, von gleicher Bedeutung und mit gleicher Kraft, wie Gesetze. Darum entsteht eine Usance nur dann, wenn jene Beurtheilung und Behandlungsweise ein zuverlässiger und getreuer Ausdruck einer vorhandenen Volksüberzeugung ist. Es ist daher erforderlich, daß die Praxis andauernd und gleichmäßig, und in der Ueberzeugung der handelnden Personen ausgeübt worden ist, daß sie die rechtmäßige und den Verhältnissen angemessene sei. Deshalb können Handlungen, die aus Gefälligkeit begangen worden, und ohne das Bewußtsein, daß sie rechtlich nothwendig sind, niemals eine Usance begründen; und deshalb ist nicht alles Usance, was Praxis ist.

Den Ausdruck Praxis darf man jedoch nicht überall, wo er vorkommt, in dieser beschränkten Bedeutung verstehen; nach Sprachgebrauch wird er gerade in praxi vielfach zur Bezeichnung eines bestehenden Rechts genommen, und bedeutet also oft geradezu so viel als Usance oder Gewohnheitsrecht.

Obgleich die Usance ihre Quelle im Willen des Volks hat, so wird doch zur Entstehung derselben nicht erfordert, daß das ganze Volk sein Einverständniß mit der Praxis und seinen Willen bekunde; nur auf die Meinung und Ueberzeugung der Fachmänner kommt es an, indem diese die natürlichen Repräsentanten des Volks in ihrem Zweige der Volksthätigkeit sind. Bei der Frage nach der Entstehung von Seeusancen giebt daher

die Ansicht der am Seeverkehre Theil nehmenden Personen den Ausschlag.

2) Seeusancen bilden sich nur bei den Seeschiffahrt treibenden Völkern; hier aber sowohl in den größeren, wie in den kleineren Kreisen des Gemeinwesens. Gleichförmige Behandlung eines dem Seeverkehre angehörigen Stoffes bei allen civilisirten Nationen schafft eine allgemeine Usance; beschränkt sich die Uebereinstimmung auf einzelne Nationen, oder ist die Praxis einer Nation von eigenthümlicher Art, oder herrscht sogar nur bei den in einem Volke bestehenden kleineren Kreisen der Gesellschaft eine besondere Praxis, so entstehen Usancen von geringerem Umfange, z. B. Europäische, Nordeuropäische, Deutsche, Norddeutsche, Mecklenburgische und Rostockfche Usancen. Es giebt daher Usancen von internationalem und nationalem Charakter. Das internationale Seerecht ist sogar lediglich ein usancemäßiges; im nationalen Seerechte besteht neben der Usance das Gesetz; nur nicht für Deutschland, dessen gemeines Seerecht keine andere Quelle hat als die Gewohnheit[1]).

3) Die internationalen Usancen entstehen theils durch gemeinschaftliche, theils durch separate gleichmäßige Behandlung seerechtlicher Verhältnisse. Die gemeinschaftliche Behandlungsweise bildet sich im gegenseitigen Verkehre der Nationen mit einander. Findet sich in dem particularen Rechte eines Volkes eine Uebereinstimmung mit dem Rechte anderer Nationen, so darf man auch dies als internationale Usance erkennen, indem eine Uebereinstimmung der Willenserklärungen vorliegt, welche das Kriterium eines gemeinsamen Rechtssatzes ist. Nur die Form, in der sich der gemeinsame Wille ausspricht, ist eine andere.

4) Die Quellen, aus denen man die Kenntniß der Seeusancen schöpft, sind:

---

1) Vergl. § 6, Nr. 2.

a. Urtheile und Zeugnisse von Sachverständigen; d. h. Personen oder Behörden, welche unmittelbar oder mittelbar am Seeverkehre Theil nehmen. Der Werth der Zeugnisse unterliegt einer Prüfung; bei der das Augenmerk darauf zurichten ist, ob Zeuge in concreto die Wahrheit sagen konnte und wollte.

b. Die mittelalterlichen Rechtsbücher. Es stammen aus dem Mittelalter eine Anzahl Rechtsbücher, welche Aufzeichnungen von particularem Seerechte enthalten. Sie sind keine durch einen gesetzgeberischen Act geschaffenen Gesetzbücher, sondern Darstellungen des damals geltenden Seerechts durch Privatpersonen. Diese Rechtsbücher haben auch in fremden Staaten große Autorität erlangt, und hat ihnen die Praxis das Ansehen von Rechtssätzen verliehen. Ihr Inhalt gilt daher theils in einzelnen Staaten, theils aber auch in ganzen, mehrere Staaten in sich schließenden Gegenden, als usancemäßiges Recht. Es sind dies vornämlich [2]):

die sog. Rhodischen Seegesetze aus dem 7. Jahrhundert.

Assisen und Gewohnheiten des Königreichs Jerusalem aus dem Jahre 1000, von Gottfried von Bouillon herrührend.

Beide Sammlungen sind veraltet. Dagegen enthalten, selbstverständlich mit Ausscheidung des durch die fortschreitende Entwicklung des Seeverkehrs unpraktisch Gewordenen, noch jetzt in Anwendung stehendes Seerecht:

Rôles ou jugemens d'Oléron, aus der Zeit um 1100; sie enthalten das Seerecht der west-französischen Häfen und sind seit undenklicher Zeit in England von großer Autorität.

Seerecht von Damme oder Westcapelle ist eine

---

[2]) v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts §§ 9 und 10, wo Genaueres über die Rechtsbücher mitgetheilt ist.

wörtliche Uebersetzung der ersten 24 Artikel der Rôles d'Oléron für die Niederlande.

Gewohnheiten von Amsterdam, Enchuysen und Stavern; auch für die Niederlande vor 1400 entstanden.

Seerecht von Wisby (Waterrecht tho Wisby) vor 1400 verfaßt; hat große Autorität in Deutschland, Holland und den übrigen nördlichen Seestaaten.

Consolato del mare, enthält seerechtliche Satzungen der Mittelländischen Seevölker; hat aber in der Praxis eine europäische Autorität, und bildet die Basis aller gegenwärtigen Seerechte von Europa. Es stammt aus der Zeit des 14. Jahrhunderts.

Guidon de la mer, aus der Zeit von 1556—84, handelt hauptsächlich von der Assecuranz; enthält Französisches Recht, und ist insofern von großer Wichtigkeit, als es die Ordonnanz Ludwig's XIV. von 1681 aufgenommen hat, auf welcher zum größten Theil noch jetzt das gemeine Seerecht von Europa beruht.

c. In Deutschland gelten noch die seerechtlichen Bestimmungen des Römischen Rechts als Gewohnheitsrecht; es sind dies hauptsächlich:

Lib. XIV. 1. Dig. und Lib. IV. 25 Cod. de exercitoria actione.

Lib. XIV. 2. Dig. de lege Rhodia de jactu.

Lib. XI. 5. Cod. de naufragiis.

In Norddeutschland, namentlich auch in Mecklenburg steht insbesondere noch das hanseatische Seerecht von 1591, revidirt 1614, so weit es nicht veraltet ist, als usancemäßiges Recht in großem Ansehen. Es ist ein Gesetzbuch der vereinigten Städte der ehemaligen Hansa; gehört daher nicht zu den mittelalterlichen Rechtsbüchern.

In Rostock und Wismar normirt noch das Lübische Seerecht, enthalten im VI. Buch des Lübecker Stadtrechts

„Von den Seehändeln". Das Rostocker Stadtrecht hat es wörtlich mit geringen Abweichungen als seinen 6. Theil aufgenommen. Auch die Hamburger Assecuranz-Ordnung von 1731 gilt in Rostock als Recht [3]); und sind überhaupt alle Schiffer und Schiffsleute, welche nach der Rostocker Musterrolle von 1857 gemustert haben, Inhalts derselben [4]) den Hamburger Seegesetzen und Gewohnheiten und zwar den zur Zeit der jedesmaligen Musterung geltenden [5]) unterworfen. Zu ersteren gehört vor Allen das Hamburger Statut von 1603, welches in den Titeln 13—19 des zweiten Theils ein Seerecht enthält, welches vollständiger ist, als das hanseatische. Diesem sind später mehrere Verordnungen über einzelne Materien gefolgt, die bis zum Jahre 1830—33 von Pöhls in seiner Darstellung des Seerechts an den gehörigen Orten angeführt sind. Subsidiär gilt auch in Hamburg das Römische Recht und das hanseatische Seerecht [6]).

Vierter Abschnitt.

Anwendung des Seerechts.

I. Die Voraussetzungen der Anwendbarkeit des Seerechts.

§ 8.

Die Anwendbarkeit des Seerechts in concreten Fällen setzt voraus, daß alle thatsächlichen Momente vorhanden sind, für

---

[3]) Kamptz, Handbuch des Mecklenburgischen Civilrechts §§ 31 und 32.

[4]) Musterrolle § 32.

[5]) Entscheidungen des Obergerichts zu Rostock vom 26. Juni 1854 und 15. März 1855 (Sammlung von Entscheidungen in Rostockschen Rechtsfällen. Zweite Fortsetzung S. 196).

[6]) Meno Pöhls, Darstellung des Seerechts, Th. I. § 362 S. 35. v. Kaltenborn, Seerecht, § 19.

welche dasselbe bestimmt ist. Ein Rechtssatz kann überhaupt nur dann in Anwendung gebracht werden, wenn die ratio juris, d. h. die factischen Verhältnisse, für die er gegeben ist, in concreto vorliegen. Darum bezieht sich das Seerecht

1) nur auf Verhältnisse des lebendigen Seeverkehrs. Denselben unterliegen daher Schiffe und Schiffsleute nicht, wenn sie außer Thätigkeit sind, und deshalb zeitweise an dem Seeverkehre keinen Antheil nehmen.

2) Dagegen muß das Seerecht auch auf solche Verhältnisse (analogisch) erstreckt werden, welche zwar dem Verkehre auf offener See nicht angehören, bei denen jedoch die Verhältnisse ihrem Wesen nach factisch dieselben sind, wie die des speciellen Seelebens. Deshalb ist die Anwendbarkeit des Seerechts an sich nicht ausgeschlossen auf die Schiffahrtsverhältnisse auf Flüssen und Seen, namentlich an den Mündungen der Flüsse, wo die Herrschaft des Seerechts ebenso wenig local scharf begrenzt ist, als die natürliche Grenze zwischen Meer und Fluß.

Auf die von der Seeschiffahrt abweichenden Verhältnisse der Fluß- und Binnenseeschiffahrt können seerechtliche Bestimmungen natürlich keine Anwendung finden.

II. Verhältniß der Seerechtssätze zu einander.

§ 9.

Jeder Rechtssatz gilt innerhalb derjenigen örtlichen Grenzen, in welchen er entstanden ist. Die allgemeinen Seerechtssätze haben daher ihre Anwendbarkeit bei allen schiffahrttreibenden civilisirten Völkern; die Europäischen Rechtssätze nur bei den Europäischen Nationen, die Nordeuropäischen nur bei den Nordeuropäern, das Recht einzelner Völker nur innerhalb des Staats-Gebietes.

Es giebt nun Rechtsvorschriften verschiedenen Inhalts für

dieselben factischen Verhältnisse. Dies ist der Fall sowohl bei Rechtssätzen von gleichem Range d. h. solchen, deren Anwendbarkeit einen gleichen örtlichen Umfang hat; als auch bei Rechtssätzen ungleichen Ranges.

Es entsteht daher die Frage, welcher von diesen sich widerstreitenden Rechtssätzen mit Zurücksetzung der anderen in Anwendung zu bringen ist? Die Antwort geben folgende Regeln:

1) Verhältniß zwischen Gesetz und Usance. Beiderlei Arten von Rechtssätzen haben durchaus gleiche Kraft und Wirkung. Kein Rechtssatz hat um deswillen einen Vorzug vor dem andern, weil der eine durch einen gesetzlichen Act, der andere durch das Leben unmittelbar entstanden ist. Eine Usance kann daher an sich ein Gesetz ebenso wirksam aufheben oder außer Anwendung setzen, wie umgekehrt das Gesetz eine Usance.

2) Verhältniß zwischen gemeinem und particularem Rechte. Gemeines Recht hebt das particulare nur auf, wenn es diese Bestimmung hat. Der Regel nach besteht das particulare neben dem gemeinen. Dann geht jenes dem letzteren vor, setzt es außer Anwendung, hebt es jedoch nicht auf, so daß beim Wegfall des entgegenstehenden Particularrechtes, das gemeine Recht wieder in Kraft und Wirksamkeit tritt. Das gemeine Recht ist im Verhältniß zum particularen der Regel nach ein subsidiäres Recht.

Gemeines Recht ist jedes aus einer Rechtsquelle höheren Ranges entsprungene Recht, im Verhältniß zu denjenigen Rechtssätzen geringeren Umfanges, deren Quelle sich in seinem Gebiete befindet, und die man in diesem Verhältnisse particulares Recht nennt. Beide Bezeichnungen sind demnach relativ; derselbe Rechtssatz, welcher zu dem Rechte geringeren Umfanges, im Verhältniß des gemeinen zum particularen steht; ist in Beziehung auf die Rechtsätze höheren Ranges particulares Recht. Das im Verhältniß zum gemeinen Deutschen Rechte particulare Mecklenburgische Recht ist für Rostock gemeines Mecklenburgisches

Recht; das Deutsche ist Particularrecht in Beziehung zum gemeinen Europäischen, und dies wieder particulares Recht im Verhältniß zum allgemeinen Europäisch-Amerikanischen Seerechte. Das Rostocksche Recht geht daher dem Mecklenburgischen, dieses dem Deutschen, dieses den allgemeineren Seerechten vor.

3) Verhältniß zwischen generellem und speciellem Rechte. Besteht für einen engeren Kreis von Verhältnissen eine Vorschrift als Ausnahme von demjenigen Rechte, welches im Allgemeinen für die Verhältnisse der betreffenden Art besteht, so hat das specielle Recht vor dem generellen den Vorzug. Vorausgesetzt wird jedoch, daß der specielle Rechtssatz seiner Quelle nach nicht ungeeignet ist, den generellen zu verdrängen, denn gemeines Recht hebt particulares Recht nicht auf, auch wenn es specieller bestimmt, als dieses; es sei denn, daß es das particulare Recht ausdrücklich aufheben wollte.

4) Verhältniß zwischen dem älteren und neueren Rechte. Das neuere Recht hebt das ältere entgegenstehende von gleichem Range auf; jüngeres gemeines Recht das particulare nur dann, wenn es ausdrücklich diese Absicht hat.

Fünfter Abschnitt.

Die wissenschaftlichen Bearbeitungen des Seerechts.

§ 10.

Die richtige Anwendung des Rechts wird durch die wissenschaftlichen Bearbeitungen desselben befördert. Diese scheiden das historische Recht von dem geltenden und zeigen die Anwendbarkeit des letzteren in ihrem ganzen Umfange durch Entwicklung des Rechtsinhalts und seiner Consequenzen. Sie haben

jedoch nicht das unbedingte Ansehen eines Rechtssatzes. Ihr Werth muß geprüft werden, und die Größe ihrer Autorität hängt von dem Grade der Gediegenheit ab, welchen Darstellung und Entwickelung zu erkennen giebt.

Zu den wissenschaftlichen Bearbeitungen des Seerechts muß man neben den litterarischen Werken, welche dasselbe behandelten, auch die Entscheidungsgründe der Gerichte, namentlich der obersten Gerichtshöfe rechnen.

I. Die litterarischen Bearbeitungen.

§ 11.

Die Litteratur des Seerechts beschränkt sich auf die Darstellung des in der Gegenwart herrschenden praktischen Seerechts und auf Sammlungen der Seegesetze. Eine Geschichte des Seerechts, welche die allmählige Ausbildung und Entwickelung des Seerechtes darstellte, existirt eben so wenig, als eine Philosophie des Seerechts, deren Aufgabe es sein würde, aus Natur und Wesen des Seeverkehrs diejenigen Grundsätze zu entwickeln und zur Anschauung zu bringen, nach denen derselbe in der Zukunft geregelt sein sollte. Hinsichtlich der Rechte der Neutralen im Seekriege giebt es eine derartige, die unten citirte Schrift von Dr. Asher in Hamburg.

Von den litterarischen Werken, welche das praktische Seerecht wissenschaftlich behandeln, ist das neueste das von Dr. jur. Carl v. Kaltenborn, Professor zu Königsberg, Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehre, 2 Bände (Berlin 1851). Es umfaßt das Seerecht des Friedens, wie des Krieges, und berücksichtigt alle wichtigeren Particularrechte, namentlich der norddeutschen Seestaaten, besonders Preußens und der Hansestädte. Das Buch enthält ein umfangreiches und schätzenswerthes Material für das Privatrecht, und genießt bei den Gerichten große Autorität. Es ist in seiner

Anordnung der Reihefolge von Pöhls nachgegangen; scheidet daher gleichfalls nicht die dem Völker- und Staatsseerechte angehörenden Sätze von denen des Privatrechts, und giebt deshalb kein anschauliches Bild von den Satzungen des Seerechts.

Die frühere Seerechtslitteratur ist in jenem Werke benutzt und steht daselbst zum größten Theile § 38 verzeichnet. Von den Deutschen sind als die umfangreichsten Werke zu erwähnen „Seerecht des Friedens und Krieges in Bezug auf Kauffahrteischiffahrt von Friedr. Johann Jacobsen, Obergerichtsadvocaten in Altona" (Altona 1815); und „Darstellung des Seerechts nach gemeinem und Hamburgischem Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten Staaten Europas und Amerikas von Meno Pöhls, Advocaten in Hamburg" (Hamburg 1830—1833). Es besteht aus 4 Theilen, und bildet den 4. Theil des Handelsrechts. Auch ist hervorzuheben eine Sammlung der um 1847 praktisch gültigen Schiffahrtsgesetze und Verträge von Adolph Soetbeer „Schiffahrts-Gesetze, so wie Handels- und Schiffahrts-Verträge verschiedener Staaten im Jahre 1847" (Hamburg 1848).

Von der auswärtigen Litteratur muß wenigstens das Hauptwerk, seiner großen Wichtigkeit wegen erwähnt werden: Pardessus, collection de lois maritimes anterieurs au XVIII. siècle (6 Quartbände, Paris 1829—45); und dessen dritter Theil seines französischen Handelsrechts (cours de droit commercial edit. III. 5 Bde. Paris 1825—26), welcher das Seerecht umfaßt. Das ganze Werk ist ins Deutsche übersetzt von Schiebe, namentlich auch der dritte Theil als selbstständiges Werk: Das Französische Seerecht (Bremen 1840). Aus der Englischen Litteratur ist anzuführen: Abbott (Lord Tenterden) treatise of the law relative to merchant ships and seaman, 8. ed. by W. Shee (London 1847).

Die Deutsche Litteratur ist in neuester Zeit durch Praktiker bereichert, welche sich das Verdienst erworben haben, die für

Rheder, Kaufleute und Schiffer wissenswerthesten Sätze des Seerechts in gemeinfaßlicher Weise kurz zusammenzustellen, und haben die Verfasser dabei auf ihr particulares Recht besondere Rücksicht genommen. Die hauptsächlichsten dieser Werke sind:

v. Soden & Tobiesen „Nauta", praktisches Handbuch für Seefahrer, Rheder und Kaufleute bei der Führung ihrer Correspondenz und allen sonstigen Geschäftsangelegenheiten. (Hamburg 1854.)

Tecklenborg, Handlexicon für Rheder, Versicherer und Schiffscapitaine, nebst einem Anhange, Bekanntmachungen, Leuchtfeuer, Hafenverordnungen ꝛc. betreffend, die vom 1. Juni 1849 bis 30. Juni 1856 der Bremer Handelskammer amtlich mitgetheilt und durch dieselbe publicirt sind. (Bremen 1856.)

Derselbe, Handbuch für Schiffscapitaine, enthaltend eine Zusammenstellung von Gesetzen aus Seerechten verschiedener Völker, wie solche in der Praxis, namentlich bei Havarie, Ausrüstung des Schiffes, Annahme und Entlassung der Mannschaft, ferner bei Streitfragen in Betreff der Fracht und Ablieferung der Ladung am häufigsten vorkommen. Zweite verbesserte und vermehrte Auflage. (Bremen 1856.)

Imhorst, Handlexicon aller Schiffs-Unkosten in Europäischen und außereuropäischen Häfen. Nebst Berechnung der Lade- und Staufähigkeit der Schiffe, so wie Notizen über Schiffsbau, Schiffsmessung, Charte partieen u. s. w. (Bremen 1857.)

Zur Litteratur des Kriegsseerechts ist hervorzuheben:

v. Kaltenborn, Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet. (Hamburg bei Otto Meißner.)

Geßner, Dr. der Rechte, Das Recht des neutralen Seehandels und eine Revision der darüber geltenden Grundsätze des Völkerseerechts. (Bremen 1855.)

C. W. Asher, Dr., Essai concernant les principes à poser pour le Droit maritime international de l'avenir. Mémoire addressé aux Gouvernements et aux hommes de la science, à l'occasion d'un concours ouvert par l'Académie de Sciences morales et politiques à Paris. (Hambourg, Nolte & Köhler. 1856.)

Soetbeer, Dr., Sammlung officieller Actenstücke in Bezug auf Handel und Schiffahrt in Kriegszeiten. (Hamburg 1856.)

II. Präjudicien.

§ 12.

Dieselben haben als die Ansichten der intelligentesten practischen Rechtsgelehrten große Autorität, um so mehr, als sie nicht die Ansicht eines einzelnen, sondern einer Majorität von Rechtsverständigen aussprechen. In England und in den Nordamerikanischen Vereinigten Staaten, wo für das Privatseerecht kein Gesetzbuch existirt, stehen die Präjudicien in besonderem Ansehn.

Seerechtliche Präjudicien aus den Deutschen Staaten sind in mehreren Sammlungen von gerichtlichen Entscheidungen enthalten, namentlich in:

1) Seuffert, Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den Deutschen Staaten. 10 Bände. (München 1847 bis 1856.) Band 11. Heft 1. 1856.
2) Thöl, Ausgewählte Entscheidungsgründe des Ober-Appellationsgerichtes der vier freien Städte Deutschlands aus den Jahren 1821—36. (Göttingen 1857.)
3) Sammlung der Entscheidungsgründe des Ober-Appellationsgerichtes der vier freien Städte Deutschlands zu Lübeck in Bremischen Civilrechtssachen. Erster Band enthält die Jahrgänge 1842—1845. Bremen 1846. Zweiter Band enthält die Jahrgänge von 1846—1850. (Bremen 1851.)

4) Sammlung der Erkenntnisse und Entscheidungsgründe des Ober-Appellationsgerichts zu Lübeck in Hamburgischen Rechtssachen, nebst den Erkenntnissen der früheren Instanzen. Erster Band, die Erkenntnisse vom 1. Februar 1843—1847 enthaltend. Hamburg 1849. Zweiter Band enthält Erkenntnisse von 1848—1855. (Hamburg 1856.) Neue Folge, enthaltend Erkenntnisse vor dem Jahre 1843. Erster Band, erste Abtheilung, enthält Erkenntnisse aus den Jahren 1840—1842. (Hamburg 1855.)

5) Auswahl handelsrechtlicher Streitfälle, verhandelt vor dem Handelsgerichte der freien Hansestadt Bremen, nebst den von dem Handelsgericht und den höheren Gerichten abgegebenen Erkenntnissen und Entscheidungsgründen. (Bremen 1851.)

6) Buchka und Budde, Entscheidungen des Ober-Appellationsgerichts zu Rostock. 1 Band. (Wismar und Ludwigslust 1855.)

7) Sammlung von Entscheidungen des Ober-Appellationsgerichts und der städtischen Gerichte in Rostock in Rostockschen Rechtsfällen. 3 Bände. (Rostock 1849—1856.)

Erster Band.

Das öffentliche Seerecht.

Erster Theil.

Das Völker-Seerecht.

Erster Abschnitt.

Die Grundlagen des Völker-Seerechts.

I. Das Recht des freien Verkehrs.

§ 13.

Der freie Verkehr der Völker unter einander zum Zweck des gegenseitigen Austausches der Producte ist ein natürliches Recht derselben. Ohne dieses würde das Ziel des menschlichen Strebens, durch Ablegung individueller und nationaler Beschränktheiten und Vorurtheile zu größerer Vervollkommnung fortzuschreiten, unerreichbar bleiben.

Das Recht des freien Verkehrs der Nationen unter einander ist daher die völkerrechtliche Grundlage, auf welcher sich der Weltverkehr, und insbesondere auch der durch die See vermittelte Weltverkehr bewegt.

II. Die Souverainetätsrechte der einzelnen Staaten.

§ 14.

In der Gesellschaft der civilisirten Nationen bilden nun aber die einzelnen souverainen Staaten selbstständige Individuen, denen das Recht der freien Selbstbestimmung zukommt. Es ist daher ein anerkanntes Recht jedes souverainen Staates, das Maaß seiner Theilnahme am allgemeinen Weltverkehre nach eigenem Willen zu bestimmen.

Das in der Souverainetät enthaltene Recht der freien Selbstbestimmung bildet den anderen Theil der fundamentalen Rechtssätze des Völkerrechts.

III. Beschränkung der Souverainetät zu Gunsten des freien Verkehrs.

§ 15.

Jene beiden obigen, dem Seerechte zu Grunde liegenden Rechtssätze des freien Verkehrs der Völker und der Souverainetät der einzelnen Staaten, stehen in so fern mit einander im Gegensatz, als in der unbeschränkten Ausübung jenes Souverainetätsrechtes die Befugniß liegt, sich von der Theilnahme am Seeverkehre gänzlich auszuschließen.

Es würde dadurch das Recht der übrigen Nationen auf gegenseitigen Verkehr beeinträchtigt werden, und deshalb hat das Völkerrecht im Interesse aller am Seeverkehre theilnehmenden Nationen die Souverainetätsrechte der einzelnen Staaten zu Gunsten des freien Verkehrs beschränkt; und hat sich der Grundsatz ausgebildet, daß der einzelne Staat nur in soweit sich dem allgemeinen Seeverkehre zu entziehen berechtigt ist, als sein nationales Wohl es erfordert. Dabei ist es nicht minder anerkannt, daß eine gänzliche dauernde Absperrung niemals zum

Wohle der Nation gereichen kann und daher auch niemals zu rechtfertigen ist [1]).

Hiernach bestimmt sich der dem internationalen Seeverkehre zur völkerrechtlichen Basis dienende Rechtssatz dahin, daß die Nationen zwar ein natürliches Recht auf freien gegenseitigen Verkehr haben, daß jedoch den einzelnen souverainen Staaten eine Beschränkung desselben hinsichtlich ihres Gebiets nicht zu wehren; eine gänzliche dauernde Absperrung vom Verkehr ihnen jedoch nicht gestattet ist [2]).

Es folgt hieraus, daß da, wo eine bestehende Verkehrsbeschränkung beseitigt wird, das Recht des freien Verkehrs sofort wieder in Kraft und Wirksamkeit tritt.

Zweiter Abschnitt.

Die speciellen Sätze des Völkerseerechts.

Erstes Kapitel.

Nationale und freie Gewässer.

§ 16.

Von den der Seeschiffahrt dienenden Gewässern stehen diejenigen, welche auf Staatsgebiet fließen, unter der Herrschaft dieses Staates, da sie innerhalb der Grenzen des Staates sich befinden, und selbst einen Theil des Staatsgebietes bilden. Die übrigen Gewässer, welche nicht auf Staatsgebiet fließen, gehören auch keinem Staate an, und sind nicht der Herrschaft eines

[1]) Heffter, Europäisches Völkerrecht, 3. Auflage, Berlin 1855. § 79. I.
[2]) v. Kaltenborn, Seerecht § 6. Vgl. Heffter l. c. § 33.

speciellen Staates unterworfen; sie werden rechtlich als eine allen Nationen zum gemeinschaftlichen Gebrauche dienstbare Sache (res omnium communis) behandelt. Die ersteren kann man die nationalen Gewässer nennen, letztere sind die freien Meere [1]).

I. Die nationalen Gewässer.

Zu den nationalen Gewässern, soweit sie bei der Seeschiffahrt in Betracht kommen, gehören die Binnengewässer, die Küstenmeere, und die sog. Eigenthumsmeere.

1. Die Binnengewässer.

§ 17.

Binnengewässer kann man diejenigen nennen, welche innerhalb der Grenzen des Festlandes sich befinden. Dies sind Flüsse bis zu ihrer Ausmündung in das Meer, Canäle, welche ins Meer münden, Häfen und Landungsplätze, sowohl künstliche als natürliche [1]).

Die Grenze zwischen Fluß und Meer bildet rechtlich die zwischen den beiden äußersten Uferpunkten gedachte Linie. Bis dahin gehört der Fluß unbestritten zum Staatsgebiet, welches er durchströmt. Bildet er die Grenze zwischen zwei Staatsgebieten, so gehört er jedem Staate zur Hälfte an [2]).

Die äußersten Uferpunkte können verschieden sein, zur Zeit der Fluth und der Ebbe. In solchen Fällen müssen diejenigen Punkte als die maßgebenden betrachtet werden, welche noch zum Festlande zu rechnen sind. Dies sind aber nur diejenigen, welche zur Zeit der regelmäßigen Fluth nicht mehr vom Wasser ergriffen werden. Denn nur bis dahin reicht die factische Herrschaft über das Festland; die Fläche, welche mit eintretender

---

[1]) Vgl. Pöhls, Seerecht IV. § 495. 496.

[1]) Heffter, Völkerrecht § 76 und 77.

[2]) Heffter l. c. § 77.

Ebbe als Festland hervortritt, steht unter der Gewalt des Meeres, und deshalb darf man den Begriff des Festlandes nur nach der Zeit der regelmäßigen Wasserfluth bestimmen.

2. Die Küstenmeere.

§ 18.

Nach juristischer Auffassung bildet das Wasser an den Küsten nicht die Grenze der Länder, sondern es wird der Grund und Boden unter dem Wasser als Fortsetzung des Landesgebiets betrachtet [1]; weshalb denn auch das oberhalb dieses Gebietstheiles strömende Wasser mit den darin lebenden Thieren zu dem Küstenlande gehört.

Heffter [2]) rechnet die Küstenmeere zu dem freien Meere und gesteht den Uferstaaten nur ihres Interesses wegen eine Anzahl Hoheitsbefugnisse über dieselben zu; v. Kaltenborn [3]) dagegen versichert, daß das Küstenmeer heutzutage unbestritten zu dem Gebiete des Küstenstaates gerechnet werde. Wenn nun auch die Unbestrittenheit der letzteren Ansicht nicht wohl zugegeben werden kann, so muß sie doch für die richtige erkannt werden; da nicht einzusehen ist, weshalb derselbe Rechtssatz, welcher bei Privatgrundstücken den unter dem angrenzenden Wasser befindlichen Grund und Boden, als Fortsetzung des Grundstückes betrachtet, nicht auch im Völkerrechte für die Begrenzung des Staatsgebietes als praktisches Recht anerkannt sein sollte.

Die rechtliche Herrschaft eines Staates hört nun aber da auf, wo die faktische Herrschaft zu Ende ist, und deshalb gehört das Meer an den Küsten auch nur soweit den angrenzenden Staaten an, als sie es zu beherrschen vermögen. Um hier den Zufälligkeiten vorzubeugen, hat das Völkerrecht die Grenzen, wo die Herrschaft der Küstenstaaten über das Meer aufhören soll,

---

[1]) Vgl. Puchta, Pandecten § 165.

[2]) Völkerrecht § 76.

[3]) Seerecht § 212.

überall gleichmäßig bestimmt, und steht völkerrechtlich fest, daß sich die Herrschaft nur so weit erstreckt, als eine von den Küsten abgeschossene Kanonenkugel das Meer bestreicht. Ueber das Maaß der Kanonenschußweite besteht jedoch keine völlige Einigung, und differiren die Meinungen zwischen 3 Französischen Lieues, und 3 geographischen Meilen (60 auf den Breitegrad) = 3 kleinen Seemeilen, so viel wie 1 Deutsche Meile oder 1 große Seemeile. In dem Frieden zwischen England und Frankreich von 1763 ist die erste Ansicht enthalten[4]); in späteren Verträgen, dem Englisch-Nordamerikanischen vom 20. October 1818 und Englisch-Französischen vom 2. August 1839, so wie in dem Belgischen Gesetze vom 7. Juni 1832 wegen der Zollaufsicht, ist jedoch die letztere Entfernung als maaßgebend angenommen, und darf man daher diese Berechnung als die gewöhnliche ansehen [5]).

Ob bei dieser Abmessung der Küstenmeere die Zeit der Ebbe oder der Fluth grundleglich zu machen ist, darüber sind auch die Meinungen verschieden. Jacobsen[6]) will, daß auf den Meeresstand zur Zeit der jedesmaligen Thatsache gesehen werden solle, und meint, daß diese Ansicht aus der Natur der Sache folge. In dem Vertrage zwischen England und Frankreich vom 2. August 1839 wegen der Canalfischerei ist die Ebbezeit als Norm angenommen [7]). Es scheint jedoch die Fluthzeit aus dem Grunde die natürlichste Grundlage zu geben, weil die factische Herrschaft, welche zur Zeit der Ebbe von dem Küstenrande aus errungen werden kann, nur eine temporaire, keine andauernde ist. Damit stimmt auch das Römische Recht überein, welches das Ufer dahin versetzt, quousque maximus

---

[4]) v. Kaltenborn, l. c.

[5]) Heffter, l. c. § 75. Not. 6.

[6]) Seerecht, S. 580.

[7]) Heffter, l. c. § 75. Not. 5.

fluctus a mari pervenit [8]). Die entgegengesetzte Annahme in dem erwähnten Vertrage kann nicht unwahrscheinlich auf einem Specialinteresse beruhen. Eine feste Grenze ist aber jedenfalls einer wechselnden vorzuziehen, da die letztere in concreten Fällen zu unauflösbaren Differenzen Veranlassung geben kann.

Daß zum Zeichen der Herrschaft an den Küsten wirklich Kanonen aufgestellt sind, ist nicht erforderlich [9]).

Das Ufer der Ostsee an der Mecklenburgischen Küste gehört nach Mecklenburgischem Staatsrechte zum angrenzenden Privateigenthume und ist ein Theil desselben; weshalb auch das dortige Küstenmeer unter der Herrschaft der angrenzenden Privaten steht [10]). Siehe § 27.

3) Die sog. Eigenthumsmeere.

§ 19.

Es giebt Meerestheile, welche von einem Staatsgebiete in der Art begrenzt, resp. umschlossen werden, daß sie als zu diesem Staatsgebiete gehörend angesehen werden müssen. Ihre Lage ist von der Art, daß sie von dem begrenzenden Staate faktisch beherrscht werden, und deshalb hat das Völkerrecht diesen Staaten auch die rechtliche Herrschaft über solche Meerestheile zugestanden; sie werden als Eigenthumsmeere bezeichnet. Den nationalen Charakter einiger dieser Meerestheile wird man auch aus dem für die Küstenmeere normirenden Grundsatze zu folgern berechtigt sein (§ 18).

Zu den Eigenthumsmeeren gehören nun:

1) Meerbusen, Buchten und Rheden, welche sich im Schutz des Landes befinden, und von da aus durch Vertheidi-

---

8) L. 96 pr. und l. 112 D. de V. S. (50. 16.)

9) v. Kaltenborn, l. c. Heffter, l. c. § 73, c.

10) v. Kamptz, Mecklenburgisches Civilrecht 2. Theil, § 51.

gungs-Anstalten anderen Nationen verschlossen werden können [1]). Auch die zwischen zwei Vorgebirgen sich befindenden Buchten, mit Ausnahme größerer Golfe, werden sowohl in England, als in Frankreich zu den Eigenthumsgewässern gerechnet, als befänden sie sich noch innerhalb der Küstengewässer [2]).

2) Meerengen. Die Meerenge zwischen Schottland und Irland steht unter Britischer, die Meerenge von Messina unter Sicilianischer [3]) Herrschaft. (§ 21.)

3) Seeeinbrüche in das Landesgebiet, z. B. die Einbrüche der See in die Friesischen Lande, namentlich die Holländische Zuyderzee [4]).

4) Die Preußischen Haffe an der Oder-, Weichsel- und Niemen-Mündung [5]).

5) Das Marmormeer steht unter türkischer Hoheit [6]). cfr. § 21, 4.

Dagegen haben die frühere nationale Eigenschaft verloren:

1) Das Schwarze Meer. Es stand bis zum Frieden von Adrianopel 1829 unter Türkischer Hoheit, wurde jedoch damals sowohl vom Mittelländischen Meere her, als nach demselben hin den Schiffen aller Nationen geöffnet. In dem Frieden von Paris vom 30. März 1856, Art. 11 und 12, hat diese Bestimmung Bestätigung erhalten. Nur den Kriegsschiffen aller Nationen ist das Schwarze Meer durch jenen Frieden verschlossen, indem auch die Uferstaaten, Rußland und die Türkei, nur eine bestimmte Anzahl von Kriegsschiffen in demselben halten dürfen; nämlich 6 Dampfschiffe von 50 Metres Länge auf dem Wasserspiegel, von einem Gehalt von höchstens achthundert

---

[1]) Heffter, Völkerrecht § 73.
[2]) Heffter l. c. § 76.
[3]) v. Kaltenborn, Seerecht § 213.
[4]) v. Kaltenborn l. c. Heffter l. c.
[5]) v. Kaltenborn l. c. Heffter l. c.
[6]) v. Kaltenborn l. c. Heffter l. c.

Tonnen, und vier leichte Dampf- oder Segelfahrzeuge, von einem Gehalte, welcher bei keinem zweihundert Tonnen übersteigen darf [7]) (§ 49). Nach dem Vertrage der Pforte mit den Großmächten vom 30. Juli 1841 waren die Kriegsschiffe Rußlands und der Türkei in unbeschränkter Zahl im Schwarzen Meere zulässig; nur die Kriegsschiffe der übrigen Staaten waren von den Dardanellen ausgeschlossen [8]).

2) Die Herrschaft der Türkei über das Aegäische Meer darf allerdings wohl seit der Restauration Griechenlands als beendigt angesehen werden [9]); obgleich Heffter l. c. dasselbe noch unter diejenigen Meere zählt, welche von einzelnen Nationen als geschlossene betrachtet werden.

3) Der Bothnische Meerbusen der Ostsee steht seit der Abtretung von Finnland an Rußland durch den Frieden von Friedrichshamm vom 5./17. September 1809, wodurch der Bothnische Meerbusen selbst als Grenze angenommen und die Inseln darin nach der Nähe des Ufers getheilt sind, nicht mehr unter Schwedischer Herrschaft [10]).

II. Die freien Gewässer.

Dies sind alle Meere und Meerestheile, die sich auf keinem nationalen Gebiete befinden, und demnach unterscheidet man bei ihnen die freien Meere und die natürlichen Verbindungsstraßen zwischen denselben.

1. Die freien Meere.

§ 20.

Es ist nach heutiger Praxis unbestritten, daß die offene See, soweit sie nicht zum Küstenmeere gehört, keiner Staatsherrschaft

---

[7]) Separat-Artikel zum Friedensvertrage von Paris vom 30. März 1856, betreffend die Neutralisirung des Schwarzen Meeres.

[8]) v. Kaltenborn l. c. Heffter l. c.

[9]) v. Kaltenborn l. c. Not. 15.

[10]) Heffter l. c.

unterworfen ist, da kein Staat im Stande, dieselbe andauernd faktisch zu beherrschen[1]).

In früheren Zeiten war es sowohl in Theorie, als in Praxis sehr bestritten, ob gewissen Staaten nicht auch eine rechtliche Herrschaft über Meere zustehe, welche außerhalb ihres Staatsgebietes gelegen sind. Das Mittelalter schrieb auf Grund des in der lex 9. D. de lege Rhodia (14, 2) enthaltenen Ausspruches des Kaisers Antoninus: Ego quidem mundi dominus, lex autem maris, dem römischen Kaiser die Herrschaft übers gesammte Meer zu. Der Papst theilte das große Weltmeer unter verschiedene Potentaten nach bestimmten Linien. Venedig betrachtete sich als Herrin des Adriatischen Meeres, Genua als Herrin des Ligurischen Meeres. Spanien und Portugal reclamirten das Eigenthum an den von ihnen entdeckten Meeren, und Großbritannien beanspruchte die Souverainetät über die vier, die Britischen Inseln umfließenden Meere, jedoch ohne eine genaue Bestimmung der damit verbundenen Rechte.

Alle diese Ansprüche sind in neuerer Zeit nicht mehr ernstlich behauptet; nur den Schiffsgruß durch Streichen der Flagge und des Toppsegels[2]) hat Großbritannien dort noch bis in die neuere Zeit gefordert[3]), und gilt daher nunmehr das öffene, auf keinem Staatsgebiete strömende Meer, als frei.

2) Die natürlichen Verbindungsstraßen.

§ 21.

Es giebt verschiedene Meerengen, durch welche die freien Meere mit einander in Verbindung stehen, und welche für den Schiffahrtsverkehr der Völker unter einander nothwendige Straßen

---

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht § 212. Pöhls, Seerecht IV. § 496.

[2]) v. Soden & Tobiesen, Nauta, Hamburg 1854, p. 295. Pöhls, Seerecht IV. § 496 und 498.

[3]) Heffter, Völkerrecht § 73.

sind. Ohne sie würde der Seeverkehr nur in beschränktem Maaße ausführbar sein. Diese Straßen, an welche alle Schifffahrt treibenden Völker also ein gleiches Interesse haben, sind daher nach Völkerrecht frei, und nicht der Herrschaft der angrenzenden Länder unterworfen [1]). Die Grenze dieser Länder erstreckt sich über sie nicht in gleicher Ausdehnung, wie über die sonstigen Küstenmeere, sondern sie tritt soweit zurück, als die Meerenge von den durchsegelnden Schiffen als allgemeine Verbindungsstraße benutzt wird.

Die freien Verbindungsstraßen sind:

1) Der Sund, der große und kleine Belt. Es ist demnach eine Abnormität, welche die Eifersucht der Europäischen Staaten hervorgerufen hatte, daß Dänemark zur Erhebung eines Zolles in einem freien Wasser berechtigt gehalten worden ist [2]). (Vgl. § 42.)

2) Der sog. Canal.

3) Die Meerenge von Gibraltar.

4) Die Dardanellen und der Bosporus. Beide Meerengen bilden die natürliche Passage zum Schwarzen Meere, und seit dieses der Kauffahrteischifffahrt aller Nationen geöffnet ist, wäre es ein Widerspruch, wollte man nicht auch ein Gleiches von seinen Zugängen behaupten. Daher muß auch das der Türkei über das Marmormeer zustehende Hoheitsrecht (§ 19) in dem Umfange beschränkt angesehen werden, daß die Durchfahrt durch dasselbe zu dem Bosporus oder den Dardanellen keinem Kauffahrteifahrzeuge verwehrt werden darf. Wenn der Türkei auch im Bosporus und den Dardanellen noch Hoheitsrechte zugestanden werden, so erscheinen solche Rechte nicht in Harmonie mit den natürlichen Verhältnissen. (Siehe auch § 63.)

---

[1]) Heffter, Völkerrecht § 76.

[2]) v. Kaltenborn, Seerecht § 213.

Hinsichtlich der Passage von Kriegsschiffen durch die Dardanellen oder Bosporus, so lange die Pforte sich im Frieden befindet, ist durch Separat-Artikel zum Frieden von Paris vom 30. März 1856 bestimmt, daß das alte Recht der Pforte, wonach es zu allen Zeiten den Kriegsschiffen der fremden Mächte untersagt ist, in die Meerenge der Dardanellen und des Bospor einzulaufen, aufrecht erhalten bleibe; und hat sich der Sultan vorbehalten, denjenigen leichten Fahrzeugen unter Kriegsflagge Passage-Firmane zu ertheilen, welche entweder der Gewohnheit gemäß, im Dienst der Gesandtschaften der befreundeten Mächte verwendet werden, oder welche eine jede der contrahirenden Mächte (England, Frankreich, Oesterreich, Preußen, Rußland und Sardinien) an den Mündungen der Donau zu stationiren befugt ist, um die Ausführung der auf die Freiheit des Flusses bezüglichen Bestimmungen zu sichern, deren Zahl jedoch nicht zwei für jede Macht überschreiten darf.

5) Die Magelansstraße.

Zweites Kapitel.

Die völkerrechtlichen Verhältnisse auf nationalen Gewässern.

I. Das Recht der Nationen auf ihren eigenen Gewässern.

A. Das Recht zur Benutzung ihrer Gewässer.

§ 22.

Unbestritten gebührt den einzelnen Völkern die Benutzung ihrer eigenen, zu ihrem Staatsgebiete gehörigen Gewässer. Ein Eigenthum an denselben ist jedoch nicht denkbar, da eine dauernde

Herrschaft über fließendes Wasser zu den physischen Unmöglichkeiten gehört[1]).

Man hat darüber gestritten, ob ein Staateneigenthum am fließenden Wasser existire, und namentlich hält Heffter l. c. es für nicht ausgemacht, ob nicht insbesondere am Meere und an einzelnen Theilen desselben ein Staateneigenthum zulässig und wirklich begründet worden sei. Diese Differenz in den Meinungen muß sich lösen, sobald nur ein Verständniß über den Begriff vom Staateneigenthum erzielt ist. Dasselbe kann zweierlei bedeuten, entweder das Privateigenthum des Staats, als Fiscus, oder soviel als Staatsgebiet, insbesondere dasjenige, welches sich in Niemandes Eigenthum befindet, sondern zum gemeinsamen Gebrauche dient. Eine andere Art des Eigenthums, als Privateigenthum, giebt es nicht; und darum ist eine andere Erklärung vom Staateneigenthum, als die angegebene, nicht möglich. Sofern nun durch den Ausdruck Staateneigenthum nichts weiter bezeichnet sein soll, als daß das Meer und seine Theile auch einen Theil eines Staatsgebiets ausmachen und als solcher unter der Herrschaft eines Staates stehn können, ist die Ansicht richtig; will man aber darunter verstehn, daß dem Staate Eigenthum am fließenden Wasser zukommen könne, so wäre die Ansicht nicht zu vertheidigen, da es dem Fiscus ebenso wie Privatpersonen an Macht gebricht, dem fließenden Wasser zu gebieten und es vollkommen zu beherrschen[2]).

Der rechtliche Charakter von Fluß und Meer besteht demnach darin, daß sie als fließendes Wasser zu den res omnium communes gehören, d. h. zu denjenigen Sachen, deren Benutzung im Allgemeinen Jedem, also allen Nationen zusteht. Es gehört nun aber nicht jeder Grund und Boden, auf dem die Gewässer

---

[1]) Heffter, Völkerrecht § 73.

[2]) Gerber, deutsches Privatrecht §§ 61, 63, 67. Not. 5 u. 91, 1. Vgl. § 27 Not. 1.

fließen, zu den Allen gemeinschaftlichen Dingen, sondern ein Theil desselben ist Staatsgebiet, und der Herrschaft des betreffenden Staates unterworfen. Wegen dieser Unterwürfigkeit des Grundes und Bodens steht denn auch die darauf strömende Wasserwelle unter der Herrschaft der betreffenden Nation, und hört damit auf, eine allen Nationen gemeinsame Sache zu sein. Den einzelnen Nationen wird daher nicht blos ein bevorzugtes Recht auf Benutzung ihrer eigenen Gewässer zustehen; sie würden auch in Folge ihrer Souverainetät berechtigt sein, alle übrigen Nationen von der Mitbenutzung auszuschließen, und würde ihnen daher sogar die ausschließliche Benutzung ihrer eigenen Gewässer zukommen, wenn nicht das Recht der Nationen auf gegenseitigen Verkehr auch den übrigen die Mitbenutzung dieser Gewässer zur Schiffahrt eröffnet hätte. (Vgl. § 15.)

Die hauptsächlichsten Arten der Benutzung der eigenen Gewässer sind:

1) Die Schiffahrt.

§ 23.

Sofern sie sich zwischen nationalen Häfen bewegt, heißt sie Küstenschiffahrt (Cabotage). Von dieser sind zwar die fremden Nationen nicht ohne Weiteres ausgeschlossen; jedoch ist jeder Staat befugt, dieselbe für seine Schiffe sich zu reserviren, so daß, wo dies der Fall ist, Fremden die Küstenschiffahrt nur nach ausdrücklicher Erlaubniß zusteht[1]). Siehe § 56.

2) Occupation herrenloser Meeresgegenstände.

a. Solcher, die das Meer auswirft.

§ 24.

Hierher gehören Bernstein, Muscheln, Seegewächse, Korallen, todte Fische u. dgl. Derartige herrenlose Sachen

---

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht, § 214.

zu occupiren, steht allein der eigenen Nation zu, mit Ausschluß der Fremden[1]. Es versteht sich, daß die Aneignung dieser Gegenstände in kleinen Quantitäten von geringem Werthe Jedermann freisteht. Dies Recht der eigenen Nation hat man auch Strandrecht genannt. Der Seesand und die Strandsteine bilden einen Theil des Grundes und Bodens; aus ihnen besteht das Ufer selbst; und sind sie daher Eigenthum dessen, dem der Grund und Boden gehört. (Vgl. § 18, Ende.)

Nach Mecklenburgischem Rechte steht die Occupation der Auswürfe der Ostsee auch nur den angrenzenden Eigenthümern zu; Mantzel, Pand. jur. Meckl., rechnet die Steine des heiligen Dammes zu Doberan zu den dem allgemeinen Gebrauche überlassenen Gegenständen[2].

b. Fischerei.

§ 25.

Das Recht, Fische zu fangen, ist auf nationalen Gewässern gleichfalls ein ausschließliches Recht der eigenen Nation, nur das Recht, mit der Angel zu fischen, steht der Regel nach Jedermann, also auch fremden Schiffern, frei. Hinsichtlich des Fischfanges in den Küstenmeeren bestehen viele Verträge zwischen verschiedenen Staaten[1]); in den Handels- und Schiffahrtsverträgen, welche Mecklenburg mit andern Staaten abgeschlossen hat, ist die Fischerei regelmäßig den Einheimischen reservirt. Diese Verträge siehe § 65.

In dem Mecklenburgischen Küstenmeere haben nach dortigem Staatsrechte die angrenzenden Gemeinden, zu denen dasselbe gehört (§ 18, Ende) die alleinige Berechtigung zum Fischfang, wie denn überhaupt nach gemeinem Deutschen und Meck-

---

[1]) v. Kaltenborn l. c. § 145, 3.

[2]) v. Kamptz, Meckl. Civilrecht § 51 (7) u. Note *).

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht § 214.

lenburgischen Rechte, in Gemeindewassern nur der herrschenden Gemeinde der Fischfang, incl. Aalfang und Heringsfang zusteht[2]).

Auf der Warnow, welche (so weit sie hier in Betracht kommt) ein Gemeindewasser der Stadt Rostock ist[3]), hat die Stadt Rostock die Fischerei, welche von ihr theils den Rostocker, theils den Warnemünder Fischern überwiesen ist. Die Berechtigung der Rostocker Fischer geht auf der Unterwarnow bis an den sog. Durchstich, von da an durch den Hafen bis an die Ostsee und an der Küste derselben, soweit sich das Rostocker Gebiet erstreckt, haben die Warnemünder Fischer die Fischereigerechtigkeit. Neben den resp. Rostocker und Warnemünder Fischern ist Niemandem das Fischen daselbst gestattet.

Das Angeln innerhalb Hafen- und Strandgebiets, so wie auf dem Breitling vom Ufer aus ist Jedermann, während der Wintermonate vom November bis Februar einschließlich auch den Rostocker Bootsfahrern von der Warnow aus verstattet. Letztere dürfen die Wadenzüge der Fischer jedoch nicht stören, sondern müssen ihnen ausweichen.

Das Aalstechen und das Aal- oder Segelharken ist für Jedermann bei nachdrücklicher, letzteres bei Zuchthausstrafe und Confiscation der Geräthschaften und Fahrzeuge verboten[4]).

Die Perl- und Bernsteinfischerei muß nach denselben Grundsätzen wie der Fischfang beurtheilt werden. Nach Deutschem Recht ist sie regelmäßig ein der Landesherrschaft zustehendes regales Recht[5]).

---

[2]) Vgl. Gerber, l. c. § 94 und v. Kamptz, l. c. § 51 (7) und 53. Note 4.

[3]) v. Kamptz, l. c. § 52, Note *)

[4]) Hafen-Ordnung der Stadt Rostock vom 11. März 1853 § 17. (Officielle Beilage zur Rostocker Zeitung Nr. 10.)

[5]) Gerber, l. c. § 94.

c. Die Jagd.

§ 26.

Auf die Befugniß zur Jagd auf nationalen Gewässern sind die völkerrechtlichen Sätze über die Fischerei analogisch anzuwenden, da die faktischen Verhältnisse ihrem Wesen nach dieselben sind.

Nach gemeinem Deutschen Rechte stellt sich die Jagd denn auch als eine Pertinenz des Grundeigenthums dar[1]); und deshalb hat auch nur der Beherrscher der Gewässer das Recht, auf demselben zu jagen. Nach Mecklenburgischem Rechte ist dieser Grundsatz ausdrücklich anerkannt. Ein Unterschied zwischen hoher und niederer Jagd hinsichtlich der auf Gewässern ausübbaren besteht in Mecklenburg nicht[2]).

3) Errichtung von Anlagen Zwecks Benutzung der Gewässer.

§ 27.

Das Recht der Nationen zur Benutzung ihrer Gewässer bringt endlich auch die Befugniß mit sich, alle Anlagen in denselben errichten zu können, welche zur Benutzung erforderlich sind. Solche Anlagen sind: Häfen, Molen, Dämme (Faschinen), Brücken, Bollwerke, Badeanstalten, Fischereihütten u. dgl. Das Recht zur Errichtung derselben steht der eigenen Nation, resp. der angrenzenden Gemeinde ausschließlich zu.

Da nach Deutschem Rechte Grundstücke, welche unbenutzt liegen, ohne eine besondere Verleihung von der Staatsgewalt durch Occupation frei erworben werden können; auch das Eigenthum an solchen Grundstücken, wenn sie sich innerhalb einer

---

1) Gerber, l. c. § 92.

2) v. Kamptz, l. c. § 53, II. und § 67.

Gemeindeflur befinden, weder von der Gemeinde, noch der Gutsherrschaft auf Grund einer allgemeinen Vermuthung gefordert werden kann, sondern es für die Ansprüche beider Theile des Nachweises thatsächlicher Erwerbsmomente bedarf[1]), — so muß man folgern, daß Private, welche derartige Anlagen an Küstenstellen errichten, die bis dahin unbenutzt gewesen sind, durch ihre Occupation das Eigenthum am Grund und Boden erwerben; vorausgesetzt, daß sie zu denjenigen Personen gehören, welche überall die Befugniß zur Errichtung solcher Anlagen auf nationalem Gebiete haben. Sie müssen also Staatsangehörige, oder, wo einer Gemeinde das Staatsgebiet angehört, Gemeindemitglieder sein. Das Eigenthum dauert so lange, als die Ausscheidung des occupirten Bodens von dem unbenutzten Gebiete faktisch besteht. Selbstverständlich sind jedoch die Anbauer den bestehenden polizeilichen Vorschriften unterworfen, und durch diese in der Ausübung ihres Rechtes beschränkt.

Wenn das Ufer der Ostsee auch nach Mecklenburgischem Rechte zum Gebiete der angrenzenden Gemeinden (Domanio, Ritterschaft, Städte, Stadt Rostock, Stadt Wismar) gehört (§ 18.), so gebührt doch dem Landesherrn das Recht, Häfen anzulegen. Die Stadt Rostock besitzt jedoch den Hafen zu Warnemünde vermöge landesherrlicher Verleihung von 1262 und 1323[2]); und ist ihr durch Vertrag mit dem Herzoge Christian Ludwig die Zusicherung ertheilt: „es wollen Ihro Herzogliche Durchlaucht alles, was zur Aufnahme der Stadt und Bürgerschaft an Nahrung, Gewerbe, Handel und Wandel in- und außerhalb der Stadt immer gereichen kann, nach äußerster Möglichkeit beitragen; folglich weder einige sogenannte Klip-Häfen in denen fürstlichen Aemtern und Städten, zum Miß-

---

[1]) Gerber, l. c. § 91 pr., welcher die frühere Lehre, welche dem Staate ein allgemeines Privateigenthum an allem Grund und Boden zuschrieb, mit Recht für eine gänzlich unbegründete erklärt.

[2]) v. Kamptz, l. c. § 51 (2).

brauch der auf dem Lande und in den Städten wohnenden Bürger und Unterthanen, noch auch den Academicis, oder andern, die keine würkliche Bürger in Rostock sind, die freie Hafengerechtigkeit, auf die von ihnen verschriebene Waaren, verstatten [3])". Diese Verleihung ist sowohl vom Herzoge Friedrich Franz I. [4]), als auch durch Vertrag der Stadt Rostock mit Ritter- und Landschaft [5]) wörtlich bestätigt.

Demnach ist die Ansicht bei v. Kamptz l. c. (6), daß der Gebrauch des Warnemünder Hafens allgemein erlaubt sei, nur beschränkt zu verstehn; denn die Benutzung desselben ist zwar zum Aufenthalte für die übrigen Mecklenburgischen Schiffe, welche nicht Rostocker sind, gestattet; es steht jedoch andern Mecklenburgern, welche nicht Rostocker Bürger sind, nicht frei, den Hafen zur Ein- oder Ausschiffung von Handelsgegenständen zu benutzen.

Ebensowenig ist es den mit ihren Gütern an die Ostsee grenzenden Landbegüterten, mit Einschluß des Landesherrn, erlaubt, Kaufmannswaaren und was auf einen Waarenhandel hinausgehen könnte, auf ihren Gütern ein- oder auszuschiffen; wogegen es ihnen unbenommen ist, die auf ihren Gütern aufkommenden Naturalien mit Fahrzeugen über die See bringen zu lassen, wohin sie wollen, auch mittelst derselben die Nothdurft an Baumaterialien und sonst für ihre Güter über See zu holen [6]). Mit Recht schließt daher Hagemeister, Meckl. Strandrecht § 106 (autore v. Kamptz l. c.), die persönlichen Bedürfnisse des Gutseigenthümers aus; und kann diese Ansicht durch die Angabe bei v. Kamptz l. c. (4) „daß die Freiheit, auch diese

---

[3]) Erbvertrag vom 26. April 1748, § 3, Blanck, Sammlung der Rostockschen Gesetzgebung p. 29.

[4]) Erbvertrag vom 13. Mai 1788, § 143 (Blanck, l. c. p. 79).

[5]) Vergleich vom 27. Juni 1793, § 143 (Blanck, l. c. p. 125).

[6]) L. G. G. E. V. vom 18. April 1755, § 368.

sich kommen zu lassen, aus andern Gründen außer Zweifel sei", nicht entkräftet werden, da er uns die Bezeichnung der Gründe schuldig geblieben ist.

B. Die Herrschaft der nationalen Rechtsordnung.

§ 28.

Die in jedem Staate bestehende Rechtsordnung erstreckt sich über die nationalen Gewässer (§ 16—19) desselben, und sind daher die fremden Nationen, sobald sie sich auf solchen Gewässern befinden, und so lange sie sich im Staatsgebiete aufhalten, der Rechtsordnung dieses Staates unterworfen[1]).

I. Von dieser allgemeinen Regel finden jedoch Ausnahmen Statt:

1) Die bloß an den Küsten vorübersegelnden Schiffe sind dem nationalen Rechte nicht unterworfen[2]). (Vgl. § 40, Stader Elbzoll.)

Gleiches meint Heffter l. c. von allen Schiffen, welche wider Willen des Führers in einem Territorio anlanden. Jedoch ist diese Ansicht gewiß nicht richtig; da in der Praxis z. B. zwischen den zu Nothhafen eingekommenen und den übrigen im Hafen liegenden Schiffen hinsichtlich der Unterwürfigkeit unter die im Hafen bestehende Rechtsordnung kein Unterschied gemacht wird[3]). Jedoch gebietet die Nationalehre, im Falle unfreiwilligen Landens die Mannschaft wieder fortzulassen, wenn man auch ein Interesse habe, sie festzuhalten[4]).

2) Die Schiffe, auf denen sich Fürsten fremder souverainer Nationen oder deren Vertreter befinden, sind von der Unterwürfigkeit unter das nationale Recht

---

1) Heffter, Völkerrecht § 62 I. und 79, V. Puchta, Pandecten § 112.

2) Heffter, l. c. § 79 (p. 148).

3) v. Kaltenborn, Seerecht § 215 III. 4.

4) v. Kaltenborn und Heffter, l. c.

befreit, falls sie zu deren Beförderung ausschließlich bestimmt sind [5]).

3) Gleiches gilt von Kriegsschiffen fremder Nationen, sofern man ihnen in Friedenszeiten überhaupt eine Annäherung gestatten will [6]) (§ 49).

II. Die Herrschaft des nationalen Rechts geht andererseits noch über die Grenzen der nationalen Gewässer hinaus. Es werden nämlich die Schiffe als wandelnde Gebietstheile ihres Staates angesehn, und bleiben mit ihrer Mannschaft und Ladung, auch wenn sie sich aus den heimathlichen Meeren entfernen, überall, in freien wie in fremden Meeren, dem Rechte ihres Staates unterworfen. Es ist daher jedes von einer Staatsangehörigen auf dem Schiffe geborne Kind auch Unterthan des schiffsherrlichen Staates [7]).

Ueber das Verhältniß des nationalen Rechts zu dem des fremden Staates, in dessen Gebiet die Schiffe eingelaufen sind, bestehn keine geschriebenen Rechtssätze. Es ist daher in concreten Fällen Sache der Interpretation, aufzufinden, welche Rechtsordnung der beiden Staaten die normirende ist. Als leitender Grundsatz darf dabei angenommen werden, daß die Schiffsmannschaft, so lange sie sich an Bord des Schiffes befindet, dem heimathlichen Rechte in allen Beziehungen ausschließlich unterworfen ist, in welchen nicht die Unterwürfigkeit unter das fremde Recht durch das Interesse dieses Staates geboten ist. Daher stehn alle fremden Schiffe unter den polizeilichen und finanziellen Verordnungen des Staates, in dessen Gebiet sie sich befinden, soweit sich diese auf den Schiffahrtsverkehr überhaupt, und nicht speciell auf die einheimischen Schiffe beziehn.

---

5) v. Kaltenborn und Heffter, l. c.

6) Heffter, l. c.

7) Heffter, l. c. § 78. v. Kaltenborn, l. c. § 215.

Das Verkehrsleben der Mannschaft außerhalb des Schiffes unterliegt ganz dem Rechte des fremden Staates.

Innerhalb der angegebenen Grenzen herrscht nun das nationale Recht, sowohl in staatsrechtlichen, als privatrechtlichen Verhältnissen (§ 15).

1) Die Herrschaft des Staatsrechts.

a. Finanzielle Gesetze.

§ 29.

Jeder Staat ist berechtigt, den Handel mit auswärtigen Nationen in seinem Gebiete zu besteuern, auch denselben hinsichtlich einzelner Waaren ganz zu verbieten, und ist er nicht minder befugt, von den fremden einkommenden Schiffen Abgaben zu fordern. Es darf dies Alles jedoch nur in dem Maße geübt werden, daß der Verkehr dadurch faktisch nicht ganz verhindert wird (§ 15). Vgl. wegen des Stader Zolls § 40.

Diese Rechte stehn dem Staate jedoch nur innerhalb seiner Binnengewässer (§ 17) zu; nicht in den Küstenmeeren (§ 18), wo die fremden Nationen nur zu solchen Abgaben verpflichtet sind, welche für die Benutzung von Anstalten zum Vortheil der Schiffahrt oder der daselbst gestatteten Fischerei erhoben werden. Ein Besteuerungsrecht hat der Staat nach Völkerrecht hier nicht [1]).

Die sog. Eigenthumsmeere (§ 19) müssen in dieser Beziehung den Küstenmeeren gleichgestellt werden, da auch sie, wie diese, Theile des Meeres sind; und beschränkt sich daher die volle Ausübung finanzieller Gesetzgebung auf die innerhalb des Festlandes belegenen nationalen Gewässer.

---

[1]) Heffter, Völkerrecht, § 78. v. Kaltenborn, Seerecht, § 215, III. 1.

b. Die Herrschaft polizeilicher Vorschriften.

§ 30.

In polizeilicher Hinsicht sind die fremden Schiffe ebenso wie in finanzieller (§ 29), innerhalb der Binnengewässer (§ 17) allen Anordnungen des nationalen Staates unterworfen, namentlich den Vorschriften über die Legitimation der Schiffe und Ladung, der Hafen- und Gesundheitspolizei, sowie den sonstigen zum Schutze der Schiffahrt erlassenen Polizeigesetzen, es sei denn, daß sie gegen die Grundlage des Völkerseerechts verstießen (§ 15), oder vertragsmäßigen Beschränkungen unterworfen wären. Letzteres findet hinsichtlich der Häfen und Gewässer des Schwarzen Meeres Statt, wo der Handel nur solchen Gesundheits-Douane- und Polizeiverordnungen unterworfen sein darf, die in einem der Entwicklung der commerciellen Transactionen günstigen Geiste abgefaßt werden[1]).

In den Küsten- und Eigenthumsmeeren (§ 18 und 19) ist der zugehörige Staat zu allen Anordnungen berechtigt, welche sein Staatsinteresse vernünftiger Weise gebietet, und müssen sich solchen die fremden Nationen unterwerfen. Insbesondere darf er alle Anstalten treffen, welche zur Sicherstellung des Landesgebietes gegen unerwartete Ueberfälle, zur Aufrechthaltung des bestehenden Verkehrssystems nöthig sind; auch zur Abwehr derjenigen dienen, denen die Aufnahme im Staate verweigert werden kann. Jeder Staat darf daher eine eigene Küstenbewachung und Küstenpolizei einrichten (§ 49); wobei jedoch die Ueberschreitung der nationalen Grenze nur durch besondere Umstände gerechtfertigt sein kann. Zu den unzweifelhaften Befugnissen, welche in dieser Beziehung dem Küstenstaate zustehn, werden aufgeführt[2]):

---

[1]) Pariser Friede vom 30. März 1856, Art. 12.

[2]) Heffter, Völkerrecht § 75. v. Kaltenborn, Seerecht § 213.

1) Das Recht, eine Annäherung Fremder zu beschränken und an Förmlichkeiten zu binden; auch über den Zweck einer Annäherung Auskunft zu verlangen, und im Fall der Weigerung oder beim Verdacht von unrichtigen Angaben, sich durch Zwangsmaßregeln die geforderte Kenntniß zu verschaffen; auch einstweilige Maaßregeln gegen Gefahren zu ergreifen.

2) Das Recht, Friedensstörungen in den nationalen Gewässern zu verhindern, und dagegen mit Gewalt zu interveniren.

3) Das Recht, die Benutzung der Küstengewässer zu reguliren.

4) Das Recht des Embargo (von dem spanischen embarger, anhalten), d. i. ein vorläufiger Arrest auf alle in den Häfen oder Territorialmeeren eines Staates befindlichen Schiffe oder diejenigen fremder Nationen, um das Auslaufen zu verhindern. Ein solcher kann in Friedenszeiten vorkommen, um zu verhindern, daß gewisse Nachrichten von inneren Zuständen anderswohin gebracht werden; um eine polizeiliche oder gerichtliche Nachforschung anzustellen; oder auch selbst, um im Falle dringender Noth von den Schiffen, ihrer Ladung und Bemannung einen für den Nationalstaat dieser Schiffe nicht feindseligen Gebrauch gegen eine dafür zu leistende volle Entschädigung zu machen [a]).

5) Endlich hat der nationale Staat das Recht, Kreuzer in seinen Meeren aufzustellen (§ 49), um einen unerlaubten Schiffahrtsverkehr, den sog. Schleichhandel zu verhindern. Der Verkehr kann unerlaubt sein hinsichtlich der Ladungen oder wegen Nichtberechtigung der Schiffe.

c. Die Herrschaft der Criminaljustiz.

§ 31.

I. Die Berechtigung eines Staats, Verbrechen zu bestrafen, bestimmt sich durch folgende Regeln:

---

[a]) Heffter, l. c. § 112 und 150. Tecklenborg, Handlexikon &c. S. 135.

1) Jeder Staat muß und kann die in seinem Staatsgebiete (§ 28) geschehenen verbrecherischen Handlungen bestrafen, mögen sie von einem Unterthanen oder Ausländer begangen sein. Der Grund ist, weil sein objectives Recht verletzt ist.

2) Nur derjenige Staat, dessen Recht verletzt ist, hat die Berechtigung zu strafen[1]).

Hieraus folgt:

1) Daß die auf nationalem Staatsgebiete, d. i. im Inlande von einem Fremden begangenen Verbrechen von dem Inlande nach seinem Rechte untersucht und bestraft werden. Dieser Satz ist unbestritten[2]).

2) Die im Auslande von einem Unterthanen verübten Verbrechen darf das Inland nicht bestrafen; denn seine Rechtsordnung ist nicht verletzt; nur das Ausland hat die Strafberechtigung.

So principiell und theoretisch richtig auch der zweite Satz ist, es hat die völkerrechtliche Praxis ihn doch noch nicht in sich aufgenommen, sondern erkennt dem Inlande noch die Berechtigung zu, die im Auslande von seinen Unterthanen „gegen seine auch noch im Auslande verpflichtenden Strafgesetze“ [3]) begangenen Verbrechen zu bestrafen. Unzweifelhafter und deutlicher ist jedoch die Bezeichnung der Praxis dahin, daß das Inland die von einem Unterthanen im Auslande verübten Verbrechen dann zu bestrafen befugt ist, wenn die Handlungsweise auch nach dem inländischen Rechte ein Verbrechen ist. Hat das Ausland das Verbrechen schon bestraft, dann kann im Inlande keine weitere Untersuchung und Strafe eintreten.[4])

---

[1]) Köstlin, Neue Revision der Grundbegriffe des Criminalrechts § 192, wo auch die genauere Begründung dieser Sätze, und die Widerlegung entgegengesetzter Ansichten zu finden ist.

[2]) Heffter, Lehrbuch des Criminalrechts, 2. Auflage, § 25—27.

[3]) Heffter, Völkerrecht § 36.

[4]) Anderer Meinung ist Heffter, Criminalrecht § 27.

Das Recht des Inlandes zur Bestrafung solcher im Auslande begangenen Verbrechen leitet man her aus der Annahme einer stillschweigenden Delegation der Gerichtsbarkeit von Seiten des Auslandes an das Inland. Hieraus folgt, daß die Bestrafung nur nach Maaßgabe der ausländischen Strafgesetze geschehen sollte; es wäre denn, daß die einheimischen Strafgesetze milder sind. Würde dieser Grundsatz in praxi befolgt, so läge eine materielle Ungerechtigkeit nicht vor[5]); man bringt jedoch durchgehends nur die einheimischen Gesetze zur Anwendung. Oesterreich und Preußen haben sich, autore Heffter Völkerrecht l. c., sogar competent gehalten, alle irgendwo verübten Verbrechen zu bestrafen, wenn kein näher Betheiligter die Bestrafung übernimmt; und soll dieser Grundsatz noch von manchen Staaten befolgt werden.

II. Die Auslieferung der Verbrecher anlangend, so besteht völkerrechtlich keine derartige Verpflichtung, und kann solche nur durch Verträge zwischen den contrahirenden Staaten begründet werden. Dagegen ist jeder Staat berechtigt, den Ausländer, welcher im Auslande delinquirt hat, zu verhaften und an den competenten Staat auszuliefern. Zu den im Auslande begangenen Verbrechen gehören auch die, welche in freien Gewässern auf fremden Schiffen verübt sind (§ 28 II)[6]). Inländer werden nach fester Praxis niemals ausgeliefert, und sind sie auch von der gegenseitigen Verpflichtung der Deutschen Bundesstaaten zur Auslieferung gemeiner Verbrecher ausgenommen [7]).

III. Das Mecklenburgische Recht bestimmt hinsichtlich der im Auslande begangenen Verbrechen, welche zur Cognition der hiesigen Gerichte kommen:

---

[5]) Vgl. Köstlin l. c. Seite 746 u. 747.

[6]) Heffter, Criminalrecht. § 27 v. Kaltenborn, Seerecht § 215 Ende.

[7]) Mecklenburg-Schwerinsche Verordnung vom 6. Decbr. 1854, Regierungsblatt 1854, 43.

1) Hat ein Inländer im Auslande delinquirt, so soll er dieserhalb bestraft werden, wenn seine Handlungen nach den Gesetzen des Inlandes und des Auslandes für Verbrechen zu erkennen sind [8]).

2) Ein Ausländer kann nur wegen solcher im Auslande begangenen Verbrechen zur Untersuchung und Bestrafung gezogen werden, welche gegen den hiesigen Staat oder gegen hiesige Unterthanen gerichtet sind.

Wegen anderer Verbrechen findet nur das Erbieten der hiesigen Gerichte zur Auslieferung der Angeschuldigten an das zuständige auswärtige Gericht statt, wozu jedoch vorher die Genehmigung der Landesregierung eingeholt werden muß. Bei schwereren, gegen den Fremden durch die auswärtige Behörde oder den Beschädigten zur Anzeige gebrachten Verbrechen dieser Art haben die Gerichte nach Befinden der Umstände und nach den Grundsätzen des hiesigen Criminal-Processes der Person des Angeschuldigten sich zu versichern, und denselben, bis zu eingeholter Verfügung der Landesregierung in Verwahrsam zu halten [9]).

Hierher gehören alle Verbrechen, welche auf fremden Schiffen von fremden Seeleuten begangen werden uud zur Cognition der hiesigen Gerichte kommen.

3) Die in auswärtigen Staaten begangenen Verbrechen sollen nach gemeinem deutschen Criminalrechte bestraft werden, falls nicht die hiesigen Strafgesetze milder sind [10]).

4) Wo eine Convention mit anderen Staaten besteht, behält es bei dem Inhalte derselben das Bewenden. Conventionen mit auswärtigen (nicht deutschen) Staaten, wegen gegen-

---

[8]) VO. vom 24. Aug. 1826 (OVB. 1826, 31. Raabe's Gesetzsammlung, Band II. p. 587).

[9]) VO. vom 16. Januar 1838 § 1 (OVB. 1838, 3. Raabe l. c. p. 588).

[10]) VO. vom 24. Aug. 1826 cit.

seitiger Verpflichtung zur Auslieferung von Ausländern, hat Mecklenburg-Schwerin abgeschlossen mit:

Frankreich unterm 3. April 1847[11]),
Belgien unterm 12. Juli 1851[12]), und
den Nordamerikanischen Freistaaten unterm 6. März 1854[13]).

2) Die Herrschaft des nationalen Privatrechts.

§ 32.

Durch den gegenseitigen Verkehr der Nationen mit einander entstehen Privat-Verhältnisse, bei denen es zweifelhaft sein kann, nach dem Rechte welcher Nation sie beurtheilt werden müssen. Hinsichtlich der Beantwortung dieser Frage herrschen in der Wissenschaft verschiedene Ansichten. Es scheint, daß die Beobachtung folgender Regeln dem practischen Bedürfnisse Befriedigung gewähren dürfte:

I. Zunächst hat der Richter, dessen Entscheidung angerufen ist, das in seinem Gerichtsbezirke geltende Recht zur Anwendung zu bringen. Hierüber sind sich die Autoren fast alle einig[1]).

II. Gestattet das einheimische Recht die Anwendnng eines auswärtigen Rechts für den vorliegenden Fall, was der Richter durch Interpretation der einschlagenden Rechtssätze zu ermitteln hat, so ist der Fall nach Maaßgabe der untenstehenden Regeln zu entscheiden[2]), vorausgesetzt, daß dem Gerichte die Kenntniß des auswärtigen Rechtes, wo sie ihm fehlt, durch die Parteien

---

[11]) OW. 1847, 15.

[12]) OW. 1851, 32.

[13]) OW. 1854, 11.

[1]) Wächter, Abhandlung im Archiv für civil. Praxis. Bd. 24 u. 25. Puchta, Pandecten § 113. Gerber, Privatrecht § 32. Thöl, Handelsrecht § 10. Heffter, Völkerrecht § 38 u. § 80 Not. 5.

[2]) Kierulff, Civilrecht p. 73—82. Heffter l. c. Vgl. auch Entscheidungen des OA.-Gerichts zu Lübeck vom 30. Januar 1849 in Seuffert's Archiv. Bd. 4, Nr. 4, und vom 22. Decbr. 1855 in der Sammlung von Entscheidungen in Hamburgischen Rechtssachen Bd. II. S. 1118.

verschafft ist [3]). Ohne eine zuverlässige Kenntniß des fremden Rechts kann der Richter solches natürlich nicht in Anwendung bringen, und muß er daher im Zweifel bei seinem einheimischen Rechte verbleiben [4]).

Die unter den angegebenen Voraussetzungen zu beobachtenden Regeln sind:

1) Jeder Staat erkennt die Fremden als Personen an, auch bevor sie unter seine, über sein Gebiet (§ 28) sich erstreckende Rechtsherrschaft getreten sind. Deshalb wird die rechtliche Stellung einer Person im Allgemeinen (ihre Rechtsfähigkeit) nach dem Rechte ihrer Heimath beurtheilt; so die Volljährigkeit, Befähigung als Schiffer oder Steuermann in Privatverhältnissen zu handeln.

2) Es würde ein Staat mit dem natürlichen Gefühle der Nationen in Widerspruch gerathen, wollte er den Fremden seine Gesetze über eheliche, Familien- und erbrechtliche Vermögensverhältnisse aufdringen. Diese werden daher überall gleichfalls nach dem heimathlichen Rechte beurtheilt. — Die Beurtheilung der Testamentsformen gehört unter Nr. 3.

3) Alle juristischen Handlungen und Rechtsgeschäfte werden nach dem Rechte desjenigen Ortes beurtheilt, wo sie begangen oder abgeschlossen sind. Hier gilt die Regel: locus regit actum, die daher namentlich bei allen aus Verträgen, Quasi-Contracten und Delicten entstandenen obligatorischen Verhältnissen ihre Anwendung findet.

4) Hinsichtlich der dinglichen Rechte (Eigenthum und Pfandrecht), so wie des Besitzes an Schiffen darf es wohl als unzweifelhaft angesehen werden, daß diese nach dem Heimathsrechte des betreffenden Schiffes zu beurtheilen sind, da sie, als wandelnde Gebietstheile (§ 28) überall dem heimathlichen Rechte

[3]) Puchta l. c. § 109.

[4]) Gerber l. c.

unterworfen bleiben. Ebenso sollen die Rechte an beweglichen Sachen, zu denen namentlich die Ladungsgegenstände, und die sonst auf dem Schiffe befindlichen res mobiles, die nicht Pertinenz des Schiffes selbst sind, gehören, nach dem nationalen Rechte dessen beurtheilt werden, der dies Recht an ihnen hat. Dies ist wohl dahin auszulegen, daß, wo mehrere mit Berufung auf die Rechte verschiedener Staaten, ein dingliches Recht an derselben Sache prätendiren und also gerade über die Existenz des dinglichen Rechts erst entschieden werden soll, die nationalen Gesetze dessen normiren sollen, der das ältere Recht behauptet; z. B. beim Conflict zwischen Absender und Empfänger über das Eigenthum der Ladung, das Recht des Absenders.

II. Das Recht der Nationen auf fremden Gewässern.

§ 33.

In Folge des völkerrechtlichen Principes, daß jedem Volke ein Anspruch auf Verkehr mit anderen Nationen zusteht, (§ 15) ist auch jedes an der Seeschiffahrt Theil nehmende Volk hinsichtlich seines Verkehrs auf den nationalen Gewässern fremder Nationen im Besitze von Rechten, deren Ausübung ihm von diesen gewährt werden muß. Jede Nation hat nicht bloß ein Recht auf eine beschränkte Benutzung fremder Gewässer, sondern auch einen Anspruch auf Rechtsschutz von Seiten des diese Gewässer beherrschenden Staates.

A. Benutzung fremder Gewässer.

§ 34.

Das Recht auf Benutzung fremder Gewässer erstreckt sich vor Allem auf die Schiffahrt. Ohne das Recht, auch fremde Gewässer mit Schiffen befahren zu dürfen, ist ein allseitiger Verkehr unter den Nationen nicht denkbar; und jenes Recht daher eine natürliche Folge des Princips des freien Verkehrs.

Die Schiffahrt auf fremden Gewässern steht jedoch unter den finanziellen und polizeilichen Verfügungen und Beschränkungen, welche der herrschende Staat zu erlassen völkerrechtlich befugt ist (§ 29 u. 30). Sie erstreckt sich auch nicht auf die Küstenschiffahrt, wo diese von dem herrschenden Staate seinen eigenen Schiffen ausschließlich reservirt ist. Die Fischerei ist in fremden Gewässern und Meeren nicht gestattet, ebenso wenig die Jagd, und auch besondere Anlagen zur besseren Benutzung der Gewässer zu errichten, ist daselbst nicht erlaubt (§ 22—27). Dagegen darf sich jedes in ein nationales Wassergebiet zugelassene fremde Schiff auch der öffentlichen Anstalten und Mittel bedienen, welche zur Sicherheit der Schiffahrt und zur Verbindung mit dem Lande für einen erlaubten Verkehr bestimmt sind [1]).

Was insbesondere die Schiffahrtsverhältnisse auf den Mündungen der Donau und dem daran stoßenden Theile des Schwarzen Meeres betrifft, so sind diese durch den Pariser Frieden vom 30. März 1856 dahin festgesetzt:

1) Die auf dem Wiener Congresse festgesetzten Principien für die Schiffahrt auf denjenigen Flüssen, welche mehrere Staaten trennen oder durchschneiden, sollen in Zukunft auch auf die Donau und ihre Mündungen angewandt werden. Es darf demnach kein Zoll auf die an Bord der Schiffe befindlichen Waaren gelegt, und keine Abgabe erhoben werden, die sich einzig und allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses stützt. Die Polizei- und Quarantaine-Verfügungen müssen der Art sein, daß sie die Circulation der Schiffe so viel als thunlich begünstigen. (Art. 15).

2) Um diese Bestimmungen zu verwirklichen, wird eine Europäische Commission beauftragt, bestehend aus je einem Abgeordneten von Frankreich, Oesterreich, Großbritannien, Ruß-

[1]) Heffter, Völkerrecht § 79. IV. v. Kaltenborn § 215, III. 3.

land, Sardinien und der Türkei, die Mündungen der Donau von Isaktscha an von dem Sande und den sonstigen Hindernissen zu befreien, welche der Schiffahrt entgegenstehen.

Zur Deckung der hiedurch, und insbesondere durch Errichtung von Etablissements zum Zweck der Sicherung und Erleichterung der Schiffahrt entstehenden Kosten, können bestimmte Abgaben erhoben werden, welche die Commission nach Stimmenmehrheit festsetzt, aber unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die Flaggen aller Nationen in dieser, wie in allen andern Beziehungen auf dem Fuße völliger Gleichheit behandelt werden. (Art. 16.)

Diese Commission muß ihre Arbeiten binnen zwei Jahren beendet haben. (Art. 18.)

3) Nach Auflösung der Europäischen Commission soll eine andere permanente Fluß-Commission aus den Abgesandten von Oesterreich, Baiern, der hohen Pforte, Würtemberg und den Donaufürstenthümern über die Aufrechthaltung der Schiffbarkeit der Donaumündungen und der Theile des daran stoßenden Meeres wachen. (Art. 17.)

4) Um die Ausführung der vereinbarten Bestimmungen zu sichern, wird jede der contrahirenden Mächte das Recht haben, zwei leichte Schiffe an den Donaumündungen zu jeder Zeit stationiren zu lassen. (Art. 19.)

B. Rechtsschutz auf fremden Gewässern.

1) Im Allgemeinen.

§ 35.

Jedes Schiff, welches in das Gebiet eines fremden Staates zugelassen, und daher dessen Rechtsherrschaft unterworfen ist (§ 28), hat dagegen das Recht zu fordern, daß ihm Seitens des fremden Staates derjenige Schutz gegen Rechtsverletzungen zu Theil werde, welchen dieser durch seine Behörden, sei es in polizeilicher, oder gerichtlicher Hinsicht zu verleihen vermag.

Jedes Schiff ist daher in fremden Häfen befugt, bei den dortigen Behörden gegen dortige Unterthanen, wie gegen Fremde Schutz zu fordern[1]).

2) Insbesondere.

a. Anspruch auf Erfüllung der Völkerverträge.

§ 36.

Die Handel und Schiffahrt treibenden Völker haben fast alle gegenseitige Verträge mit einander abgeschlossen, in welchen die Rechte und Pflichten fixirt sind, welche jeder Staat den in seinem Gebiete Handel und Schiffahrt treibenden Angehörigen des anderen contrahirenden Staates gewähren und erfüllen will. Diese die Beförderung und Ausbreitung des Handels und der Schiffahrt bezweckenden Völkerverträge stehen unter dem Schutze des Völkerrechts, indem dasselbe den Rechtssatz enthält, daß Völkerverträge in gleicher Weise für die contrahirenden Staaten verbindlich sind, wie Verträge unter Privaten für diese. Pacta sunt servanda ist ein von allen civilisirten Nationen anerkannter und respectirter Grundsatz des Völkerrechts[1]).

Schiffe und Personen des einen Staates haben daher ein Recht, sobald sie sich auf dem Gebiete des anderen contrahirenden Staates befinden, die Gewährung und Ausübung aller Rechte und Privilegien zu verlangen, welche ihnen kraft der zwischen beiden Nationen bestehenden Verträge zukommen[2]).

Die Handels- und Schiffahrtsverträge beziehen sich regelmäßig auf die Berechtigung zur Ein- und Ausfuhr von Handelsgegenständen, insbesondere enthalten sie Bestimmungen über die Befugnisse zur Küstenschiffahrt, auf die Höhe der Waaren-Zölle und Steuern, auf Schiffsabgaben, auf die Bedingungen,

---

[1]) Heffter, Völkerrecht § 62, I.

[1]) Heffter, Völkerrecht § 81.

[2]) v. Kaltenborn, Seerecht § 215, III. 5.

unter welchen Schiffe als nationale angesehen werden sollen, und die zur Legitimation dienlichen Papiere, auf die Anstellung von Consuln und deren Berechtigungen, auf die Behandlung der Schiffe in Strandungsfällen und in Nothhäfen. Der Umfang der durch die Verträge stipulirten Berechtigungen und Privilegien erstreckt sich regelmäßig bis zur völligen Gleichstellung der auswärtigen mit den einheimischen Schiffen, häufig werden auch nur die Rechte der am meisten begünstigten Nationen ertheilt [3]).

Die von Mecklenburgischer Seite abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsverträge siehe § 65.

b. Anspruch auf Beistand in Strandungsfällen.

§ 37.

Als ein Schutz der Rechte in fremden Gewässern stellt sich auch die Pflicht der Küstenstaaten dar, zur Rettung und Bergung schiffbrüchiger Personen und Sachen nach Möglichkeit und mit allen vorhandenen Anstalten Hülfe und Beistand zu leisten. Es ist dies eine Pflicht der Menschlichkeit, deren Erfüllung von jeder civilisirten Nation gefordert werden darf; und sofern sie auch gegen fremde Nationen zu erfüllen ist, erscheint sie als eine völkerrechtliche Verpflichtung. Daher hat denn auch jede Nation einen völkerrechtlichen Anspruch auf Hülfe und Beistand gegen diejenige der andern civilisirten Nationen, in deren Gewässern sich Strandungsfälle ereignen, und darf namentlich einem in Seegefahr befindlichen Schiffe und dessen Mannschaft die Rettung nach dem Lande, und die Benutzung der Hülfsanstalten nicht versagt werden [1]).

Das verpflichtete Subject in Strandungsfällen ist der Staat; und muß es daher für eine völkerrechtliche Pflicht aller Küstenstaaten gehalten werden, nach Möglichkeit dafür Sorge zu tragen,

---

[3]) Heffter, l. c. § 243.

[1]) Heffter, Völkerrecht, § 79, I.

daß bei vorkommenden Strandungsfällen zur Rettung und Hülfe dienliche und taugliche Menschenkräfte und Anstalten zur Stelle sind. Es ist sodann die Pflicht jedes Staates, die bei Strandungen erforderliche Leitung und Aufsicht zu übernehmen, falls solche nicht durch Behörden der schiffbrüchigen Nation, zu denen die Consuln gehören, geübt werden kann. Der betreffende Staat hat sodann für die Sicherheit der geborgenen Güter möglichst Sorge zu tragen, und die geretteten Personen mit allem Nothwendigen zu versehen, insbesondere ihnen auch die erforderlichen Geldmittel vorzuschießen, um ihre Reise in die Heimath beschaffen zu können. Die den Behörden durch Gewährung solcher Hülfen verursachten Kosten sind durch Vermittlung der Staatsregierung bei dem schiffsherrlichen Staate zu liquidiren, falls die geretteten Güter zur Deckung der Kosten nicht hinreichen sollten. Die Erstattung solcher Kosten wird von keinem Staate, für dessen Angehörige die Ausgabe nothwendig war, verweigert werden dürfen.

Das specielle Verfahren, welches in den einzelnen Staaten bei Strandungsfällen beobachtet wird, interessirt die auswärtigen Nationen nicht; gehört daher nicht in's Völkerrecht, sondern in's Staatsrecht. (§ 85.) Dem Völkerrechte gehört jedoch noch die Aufhebung des gegen Schiffbrüchige in früheren Zeiten geübten sogenannten Strandrechts an.

c. Aufhebung des Strandrechts.

§ 38.

Es war die Ansicht des Mittelalters, daß die Bewohner des Küstenlandes berechtigt seien, alle Trümmer gescheiterter fremder Schiffe oder deren Ladungen, welche das Meer an's Ufer warf, und die mit dem Namen Wrack bezeichnet werden[1]), in Besitz zu nehmen, mochten sie ohne menschliche

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht § 145, 3.

Begleitung herantreiben, oder zu einem mit der Mannschaft gestrandeten Schiffe gehören. Gegen Staatsangehörige scheint dies Recht nicht in Anwendung gebracht zu sein[2]); man nennt es das Strandrecht oder Grundruhrrecht.

Es begründete sich dies Recht auf der Ansicht, daß alle Personen, welche nicht zu dem nationalen Staatsverbande gehörten, an sich rechtlos seien, und mußte es daher allmählig verschwinden, je mehr der internationale Verkehr sich entfaltete und den Gedanken, wie das Bedürfniß eines gegenseitigen Rechtsschutzes zwischen den Nationen hervorrief[3]).

Das Strandrecht existirt daher jetzt nicht mehr; es ist als ein Recht barbarischer Zeiten durch allgemeine Praxis beseitigt und giebt es keinen civilisirten Staat mehr, welcher dasselbe noch in Schutz zu nehmen wagte. Dennoch wird Küstenbewohnern in dieser Beziehung noch manche Unrechtfertigkeit nachgesagt[4]).

In mehreren Staaten ist das Strandrecht auch durch ausdrückliche Verordnungen aufgehoben worden; in Mecklenburg schon durch Verordnungen von 1223 und 1327[5]). In Großbritannien und Irland sind durch die Kauffahrteischiffahrts-Acte vom 10. August 1854 auch wegen der dem Eigenthümer zu leistenden Entschädigung in Plünderungsfällen ausdrückliche Vorschriften getroffen. Wo Wrackgut von Personen, welche sich in aufrührerischer Weise zusammengerottet haben, geplündert, beschädigt oder zerstört wird, da soll der Schade von der ganzen Gemeinde ersetzt werden[6]).

Es ist demnach ein völkerrechtlicher Grundsatz, daß keine Nation und kein Individuum sich gegen Personen oder Güter

---

2) v. Kaltenborn, l. c. § 146.

3) v. Kaltenborn, l. c.

4) Heffter, Völkerrecht § 79, III.

5) v. Kamptz, Meckl. Civilrecht § 51.

6) Englische Kauffahrteischiffahrts-Acte vom 10. August 1854, § 477.

von Schiffbrüchigen vergreifen darf. Alles Wrackgut, d. i. alle gestrandeten Schiffs- und Ladungsgegenstände, so wie die Sachen der Mannschaften, nicht minder alle seetrifftigen und die an den Leichnamen Verunglückter vorgefundenen Sachen[7]) verbleiben ihren Eigenthümern, bis sie als von ihnen derelinquirt angesehen werden müssen[8]). Dies geschieht, wenn sich nach längerer Frist von der Zeit angerechnet, wo die Sachen von der Behörde (Strandvogt) für die Eigenthümer in Verwahrsam genommen sind, die Eigenthümer nicht gemeldet haben, und verfallen die Sachen, wenn auch sonst Berechtigte nicht aufgetreten sind, als herrenlos dem Fiscus. Die Frist ist meistens Jahr und Tag, d. h. ein Jahr, 6 Wochen, 3 Tage; nach Englischem Rechte nur 1 Jahr[9]). Oefter werden auch öffentliche Proclamata an die Berechtigten erlassen.

Melden sich Berechtigte, zu denen auch die Assecuradeurs gehören können, so müssen sie natürlich ihren Anspruch erweislich machen; es ist jedoch nicht nöthig, daß alle Ladungsinteressenten zugleich, oder gar gemeinsam mit den Schiffseigenthümern ihr Gut reclamiren. Uebrigens werden die Güter nur nach Erstattung des Bergelohns restituirt[10]). (Siehe § 85—89.)

In den zwischen den meisten Seestaaten bestehenden Handels- und Schiffahrtsverträgen ist regelmäßig auch die Aufhebung des alten und barbarischen Strandrechtes stipulirt, und gegenseitig versprochen, daß Angehörige des einen Staates, welche an den Küsten oder innerhalb der Besitzungen des andern Theiles Schiffbruch leiden, stranden oder beschädigt werden, denselben Beistand haben sollen, welcher den eigenen Unterthanen

---

[7]) v. Kaltenborn, l. c. § 145, 3 u. 5.

[8]) Heffter, l. c. § 79, II.

[9]) Kauffahrteischiffahrts-Acte cit. § 471.

[10]) v. Kaltenborn l. c. § 147. Heffter l. c.

geleistet werden würde, auch hinsichtlich der Abgaben und Bergelöhne diesen gleichgestellt sein sollen.

Auch die Mecklenburgischen Handels- und Schiffahrts-Verträge beziehen sich in dieser Weise auf die Aufhebung des Strandrechts. Sie stehen aufgeführt § 65.

Drittes Kapitel.

Die völkerrechtlichen Verhältnisse auf freien Gewässern.

§ 39.

Die Herrschaft der einzelnen Nationen erstreckt sich nur auf ihr Staatsgebiet, und geht daher über die Grenzen der nationalen Gewässer nicht hinaus (§ 17—19). Auf freien Gewässern (§ 20 u. 21), da sie dem gemeinschaftlichen Gebrauche aller Nationen bestimmt sind, statuirt das Völkerrecht keine Herrschaft einer einzelnen Nation [1]).

Eine Herrschaft staatsrechtlicher Vorschriften giebt es daher auf freien Gewässern nicht; denn alles Staatsrecht ist nationaler Natur; ist immer nur das Recht einer einzelnen Nation (§ 4). Finanzielle, polizeiliche und criminelle Gesetze einzelner Staaten erstrecken sich daher nicht über freie Gewässer.

Auch die privatrechtlichen Sätze, so weit sie einem einzelnen Staate ausschließlich eigen sind, haben keine Herrschaft auf offenen Gewässern.

Es gebührt jedoch hiebei dem völkerrechtlichen Grundsatze „Schiffe sind wandelnde Gebietstheile ihrer Staaten" volle Beachtung. Die auf Schiffen bestehenden Rechtsverhältnisse sind überall, auch wenn jene sich auf hohem Meere befinden, dem nationalen Rechte unterworfen (§ 28 II.).

---

[1]) Heffter, Völkerrecht § 80.

Die Rechte, welche das Völkerrecht auf diesen Gewässern gewährt, sind lediglich ein gemeinschaftliches Benutzungsrecht für alle civilisirten Nationen, und die Herrschaft des internationalen Privatseerechtes.

Durch Völkerverträge sowohl, wie durch stillschweigende Genehmigung der interessirenden Staaten können nun freilich einzelnen Nationen bevorzugte Rechte auf einzelnen Theilen der freien Gewässer bewilligt und eingeräumt werden. Dies ist zu billigen, wenn es in solchen Fällen geschieht, wo die bevorzugten Nationen im Interesse Aller den besonderen Schutz der Schiffahrt in solchen Meerestheilen übernehmen, sei es durch Errichtung und Unterhaltung von kostspieligen Warnungszeichen gegen Untiefen des Meeres, oder durch Sicherheitsmaßregeln gegen die Räubereien barbarischer Völker. Die gewährten Rechte (Privilegien) erscheinen dann als Aequivalent für gemeinnützliche Dienstleistungen, und entbehren in diesem Falle keines vernünftigen Grundes. Sie bestehen entweder in der Einräumung einer gewissen Gesetzgebungs- oder Polizeigewalt, oder in dem Rechte zur Erhebung einer Abgabe, oder in der Verstattung sonstiger Nutzungen. Die Berechtigten sind entweder der nächstgelegenen Küstenstaat, der den ihm nahen Meerestheil unter seinen Schutz nimmt[2]), oder die Seemächte, welche in gefährlichen Gewässern Kreuzer zum Schutze der Schiffahrt aller Nationen unterhalten.

Dagegen ist es gewiß eine richtige Ansicht, daß es für Staaten, deren Gebiet am Meere liegt, eine Pflicht der politischen Ethik sei, die ersten und einfachsten Maaßregeln zu ergreifen, um Menschenleben zu retten. Weshalb denn auch die vorübersegelnden Schiffe nirgends eine Abgabe zu erlegen haben, für Anstalten, welche an Küsten zum Schutze der Seefahrer errichtet sind und unterhalten werden. Die alleinige

---

[2]) Heffter, l. c. § 74.

Ausnahme im Sunde und in den Belten ist beseitigt; (§ 42) auch weder im Englischen Kanal, noch in der Meerenge von Gibraltar, noch in der von Messina, noch in den Dardanellen werden für die dortigen Schutzanstalten Abgaben erhoben[3]).

I. Gemeinschaftliche Benutzung der freien Gewässer.

§ 40.

Das offene Meer und die natürlichen Verbindungsstraßen zwischen den einzelnen Meeren (§ 20 u. 21) dienen allen nach Völkerrecht lebenden Nationen zur gemeinschaftlichen Benutzung (§ 39). Ausgeschlossen von der Benutzung der Meere sind alle barbarischen Völkerschaften, welche die völkerrechtliche Ordnung nicht anerkennen und als Piraten die Schiffahrt beeinträchtigen. Das Interesse aller civilisirten Nationen gebietet diese Maßregel[1]). Jede der civilisirten Nationen hat das Recht, die freien Gewässer nach seinem Belieben zu benutzen, sei es zur Schiffahrt, Fischerei, durch Errichtung von Anlagen, oder sonst[2]), nur darf die Art und der Umfang der Benutzung das gleiche Recht der anderen Nationen nicht beeinträchtigen und stören, und ist insoweit jede Nation zu Gunsten der übrigen in der Benutzng der freien Gewässer beschränkt[3]). Deshalb ist es eine unrechtmäßige Anmaßung, wenn einzelne Staaten sich in gewissen Meerestheilen, besonders in den Meeren des Nord- und Südpols bevorzugte Rechte hinsichtlich des Fisch- und Robbenfanges zusprechen und vertheidigen[4]).

---

[3]) Der Sundzoll und der Welthandel. (Leipzig 1854.) S. 28.

[1]) Heffter, Völkerrecht § 80.

[2]) v. Kaltenborn, Seerecht § 215, II. 1. u. § 214, II.

[3]) Heffter, l. c. § 73. Not. 3.

[4]) v. Kaltenborn, l. c. § 214, II.

II. Die Herrschaft des internationalen Privatseerechts auf freien Gewässern.

§ 41.

Das internationale Privatseerecht gilt nicht bloß in dem Gebiete derjenigen Staaten, für die es ein gemeinsames Recht ist, sondern es herrscht auch auf allen freien Meeren, welche von diesen Staaten umschlossen werden. Dem allgemeinen, bei allen Nationen normirenden Privatseerechte sind daher auch alle Meere unterworfen, und giebt es demnach kein Gewässer, auf dem nicht für privatrechtliche Verhältnisse eine Rechtsordnung bestehe und herrsche.

Bei dieser Anschauung der Rechtsherrschaft auf freien Meeren muß aber wiederum der völkerrechtliche Grundsatz „Schiffe sind wandelnde Gebietstheile ihrer Staaten" in Berücksichtigung genommen werden (§ 39). Denn für alle an Bord der Schiffe entstehenden Rechtsverhältnisse normirt auch in privatrechtlicher Hinsicht das in dem schiffsherrlichen Staate geltende nationale Recht, und kommt daher die ausschließliche Herrschaft des internationalen Privatrechtes nur für diejenigen Verhältnisse in Betracht, welche sich nicht an Bord eines Schiffes gestaltet und gebildet haben. Die namhaftesten hieher gehörigen Fälle sind die der An- und Uebersegelung. Sie müssen, wenn sie auf freien Gewässern sich zugetragen haben, nach dem dort herrschenden internationalen Seerechte beurtheilt werden [1]).

Auch in solchen Fällen sind die Verletzten daher nicht schutzlos, sondern gewähren ihnen die zuständigen Gerichte auf Grund der internationalen Rechtsherrschaft Hülfe und Schutz; weshalb die Verletzten auch in solchen Fällen an die Anrufung der Gerichte gewiesen sind. Das zuständige Gericht ist allemal

[1]) Entscheidung des OA.-Gerichts zu Lübeck vom 30. Januar 1849, in Seuffert's Archiv, der Entscheidungen der obersten Gerichtshöfe. Band 4, Nr. 4, und Auswahl handelsrechtlicher Streitfälle in Bremischen Rechtssachen. Bremen 1851, Nr. 1.

das des Wohnorts des Beklagten; die Hülfe dieses Gerichtes kann aber oft sehr illusorisch sein, namentlich wenn der Verletzer seine Heimath in einem weit entlegenen Lande hat. Neben diesem forum domicilii kann aber auch das Gericht des Ortes, wo sich Sachen oder Forderungen des Verletzers befinden, für die Entscheidung in der Sache zuständig sein. Es kann dies sein als forum arresti oder forum rei sitae. Nach vielen Rechten ist das Gericht, bei dem ein Arrest auf die in seinem Bezirke befindlichen Sachen oder Forderungen erwirkt ist, aus diesem Grunde auch competent, in der Hauptsache zu entscheiden. Nach Mecklenburgischem Rechte ist dies freilich nur dann der Fall, wenn der Verletzer ein Ausländer ist und das auswärtige competente Gericht dem Einheimischen Justiz verweigert hat, oder wenn der Ausländer ein Vagabonde ist[2]); nach dem Rechte der Stadt Rostock dagegen werden die dortigen Gerichte durch Anlegung des Arrestes auch für die Hauptsache competent[3]). Sodann können aber auch actiones in rem scriptae im forum rei sitae angestellt werden. Es sind dies solche Klagen, bei denen das Wesentliche darin besteht, daß der Eigenthümer einer gewissen Sache als solcher in Anspruch genommen wird, daß die Verpflichtung gleichsam auf der Sache haftet und nur dadurch den Eigenthümer trifft. Für Klagen aus einem zufälligen oder durch keine erweisliche Schuld herbeigeführten Zusammenstoße zweier Schiffe ist daher das Gericht des Seeplatzes, wo das verletzende Schiff liegt, als forum rei sitae, competent[4]).

Privatpersonen steht demnach auch auf offenem Meere kein

---

[2]) Trotsche, Materialien zu einem Handbuche des Mecklenburg-Schwerinschen Particular-Civilprozesses, 2. Aufl. 1. Band § 39.

[3]) Verordnung E. E. Rathes vom 29. April 1853. Officielle Beilage zur Rostocker Zeitung, 1853, 15.

[4]) Erkenntniß des O.-A.-Gerichts zu Lübeck vom 30. Januar 1849 (cit.), in Seuffert l. c. Bd. 4, No. 83.

Recht zur Selbsthülfe zu, es wäre denn in solchen Fällen, wo voraussichtlich keine gerichtliche Hülfe zu erreichen steht; also namentlich gegen Piraten und alle diejenigen, welche die Herrschaft eines gemeinsamen Rechtes nicht anerkennen (§ 51). Im Falle der Rechtsverweigerung haben die Privaten gleichfalls kein Recht zur Selbsthülfe, sondern müssen bei ihrer Staatsbehörde Vertretung nachsuchen[5]).

III. Erhebung von Abgaben auf freien Gewässern.

§ 42.

Da keiner Nation eine Herrschaft über freie Gewässer zusteht, so hat auch Niemand das Recht, Abgaben auf denselben von fremden Schiffen zu erheben. Nur insofern eine Nation auf freien Gewässern besondere Dienste leistet, welche für die Schiffahrt aller Nationen von Nutzen und Interesse sind, kann sie einen völkerrechtlichen Anspruch darauf haben, die ihr durch die Dienstleistungen entstehenden Kosten durch eine Abgabe von fremden Schiffen wieder wahrzunehmen (§ 39).

Bis in die Gegenwart bestanden jedoch noch Zölle auf freien Gewässern, welche mit den für diese Art der Gewässer geltenden Satzungen des heutigen Völkerrechts nicht mehr in Einklang waren, und nur auf Zugeständnissen beruhten, welche die übrigen Nationen theils stillschweigend, theils ausdrücklich zu bewilligen aus diplomatischen Gründen sich veranlaßt gesehen haben. Daß ihre Beseitigung eine Forderung des Völkerrechts war, wird kaum noch bezweifelt werden; ob solche jedoch ohne, oder nur gegen Entschädigung des berechtigten Staates geschehen durfte, kann nur aus der Entstehungsgeschichte der Zölle beantwortet werden. Wo die Zollerhebung sich als ein Aequivalent für eine Gegenleistung von Seiten des berechtigten Staates herausstellt, derselben

---

5) v. Kaltenborn, Seerecht § 215, IV. Heffter, Völkerrecht § 80.

also ein justus titulus zu Grunde liegt (§ 39, Ende), da erfordert Recht und Billigkeit, daß an die Stelle des Zolles eine andere Art der Entschädigung gesetzt werde, und wird die Größe der letzteren nach dem Maaße der Gegenleistung bemessen werden müssen. Zölle, welche als ein reines Privilegium erscheinen, können dagegen durch den Willen der Verleiher ohne Entschädigung auch wieder genommen werden[1]. Auch der Aufhebung der Zölle ersterer Art, da auch sie die Natur eines völkerrechtlichen jus singulare haben, darf der privilegirte Staat sich nicht widersetzen, sobald das allgemeine Interesse oder eine mißbräuchliche Ausbeutung des Privilegiums die Aufhebung gebietet, und Entschädigung in angemessener Weise gewährt wird[2]).

Die Erhebung eines Zolles im Sunde und den Belten von Seiten Dänemarks hat seit dem 1. April 1857 aufgehört gegen eine Entschädigung von 35 Mill. Thaler Dänischer Reichsmünze. Der deshalb am 14. März 1857 zu Kopenhagen unterzeichnete Vertrag ist zwischen Dänemark einerseits, und Belgien, Frankreich, Großbritannien, Hannover, den Hansestädten, Mecklenburg-Schwerin, den Niederlanden, Oesterreich, Oldenburg, Preußen, Rußland, Schweden und Norwegen andererseits abgeschlossen, und erstreckt sich zugleich auf den Transitzoll, welchen Dänemark auf den Verbindungsstraßen und Canälen zwischen der Nordsee, Elbe und der Ostsee erhebt.

In demselben[3]) verpflichtet sich:

I. Dänemark dahin:

1) Die bisher unter der Benennung von Sund- und Belt-

---

1) Vgl. Kierulff, Pandecten, S. 53 ff.

2) Vgl. Puchta, Pandecten, § 31.

3) Hamburger Börsen-Halle v. 30. März 1857 Nr. 13,945. Mecklenburgisches Regierungsblatt v. 1857 Nr. 12.

zoll, Tonnen-, Feuer-, Leuchtthurm- und Bakengelder 2c. von den den Sund oder die Belte passirenden Schiffen und deren Ladungen erhobenen Abgaben, gleichviel, ob die Schiffe nur durchfahren oder in Dänische Häfen einlaufen, vom 1. April 1857 an (Art. III.) nicht mehr zu erheben, auch kein den Sund oder die Belte passirendes Schiff unter irgend einem Vorwande anzuhalten oder durchsuchen zu lassen. Auch dürfen diese Abgaben nicht etwa in der Form und unter dem Namen neu angeordneter Schiffahrtsgelder oder Zölle wieder hergestellt werden (Art. I.).

2) Die in den beregten Gewässern und an den Dänischen Küsten bestehenden Leuchtfeuer und sonstigen Schiffahrtsanstalten im besten Zustande zu erhalten, auf deren Vermehrung und Verbesserung, kostenfrei für die fremde Schiffahrt, stets Bedacht zu nehmen, den Lootsendienst im Kattegat, Sunde und den Belten gehörig zu überwachen, die Taxe der Lootsen nur im Interesse der Schiffahrt selbst zu erhöhen, und Privat-Unternehmern, fremden wie Dänischen, den Betrieb der Schleppschiffahrt im Sunde und den Belten nicht zu wehren (Art. II.).

3) Mit Schweden über den Fortbestand der bisherigen Leuchtfeuer an den Schwedischen und Norwegischen Küsten, welche zum Schutze der Fahrt durch den Sund und den Eingang des Kattegats dienen, sich zu verständigen (Art. II.).

4) Auf allen Verbindungsstraßen und Canälen zwischen der Nordsee, Elbe und Ostsee den bestehenden Transitzoll auf 16 Schilling Dänisch für 500 Pfund Dänisch herabzusetzen und diejenigen Transitzoll-Befreiungen eintreten zu lassen, welche auf einigen dieser Straßen gegenwärtig stattfinden. Jede etwa späterhin einer einzelnen Straße rücksichtlich des Transitzolls gewährte Begünstigung wird gleichzeitig den übrigen Straßen und Canälen zu Theil (Art. II.).

II. Jeder der übrigen an diesem Vertrage theilnehmenden Staaten verpflichtet sich, als Entschädigung die im Art. IV. festgesetzte Summe zu zahlen, welche für die auf der Conferenz

vertretenen Mächte 30,476,325 Thaler Reichsmünze betragen. Davon fallen:

auf	Großbritannien .	10,126,855	Thaler	R.-M.
„	Rußland . . .	9,739,993	„	„
„	Preußen . . .	4,440,027	„	„
„	Schweden . . .	1,590,503	„	„
„	die Niederlande .	1,408,060	„	„
„	Frankreich . .	1,219,003	„	„
„	Norwegen . . .	667,225	„	„
„	Mecklenburg . .	373,663	„	„
„	Belgien . . .	301,455	„	„
„	Bremen . . .	218,585	„	„
„	Hannover . . .	123,387	„	„
„	Hamburg . . .	107,012	„	„
„	Lübeck	102,996	„	„
„	Oesterreich . .	29,434	„	„
„	Oldenburg . .	28,127	„	„

Die Ratificationen dieses Vertrages stehn zu erwarten; da dieselben jedoch nicht von allen Staaten schon bis zum 1. April erfolgt sein werden, Dänemarks Verpflichtung aber mit diesem Tage beginnt, so ist ein Provisorium dahin vereinbart, daß Dänemark bis zum Eingang der Ratification von den betreffenden Schiffen eine Caution für die etwaige Nachzahlung der Abgaben fordern darf, auch berechtigt ist, bis zur Vollziehung des Vertrages durch alle contrahirenden Mächte von den befreiten Schiffen den Nachweis der Nationalität zu fordern, ohne daß jedoch ein Anhalten oder ein Aufenthalt für diese Schiffe daraus entstehen darf.

Zu dem Ende stationirt ein Wachtschiff im Sunde, an dessen Bord die interimistische Clarirung geschieht [4]).

4) Hamburger Börsen-Halle vom 3. April 1857 Nr. 13,949.

Hinsichtlich des Transitzolls tritt der Vertrag vom 1. April 1857 ab ohne weitere Beschränkung provisorisch in Vollzug[5]).

Mit den bei dem Vertrage nicht betheiligten Seestaaten wird sich Dänemark besonders, jedoch so verständigen, daß die Schiffe weder untersucht noch angehalten werden dürfen. Diese Maaßgabe der Separatverständigung mußte im Interesse der Schiffe der andern Staaten bestimmt werden, damit dieselben von Dänischen Behörden nicht etwa unter dem Vorwande der Führung einer falschen Flagge angehalten werden können.

Von Mecklenburgischer Seite ist der Sundzoll-Vertrag bereits soweit ratificirt, daß die Mecklenburgischen Schiffe zu einer Zollclarirung und Cautionsleistung nicht verpflichtet sind. Der Capitain hat lediglich die Flagge aufzuziehen und den Meßbrief zu zeigen, um damit seine Nationalität zu bescheinigen[6]).

Die Frage nach der Aufhebbarkeit des von Hannover an der Elbe bei Brunshausen erhobenen Stader Zolles muß nach andern als den obigen Grundsätzen beantwortet werden, da dieser Zoll nicht auf freiem, sondern auf einem nationalen Gewässer erhoben wird. Auf diesen Gewässern haben die herrschenden Staaten zwar das Besteuerungsrecht hinsichtlich des mit ihrem Gebiete betriebenen Handels (§ 29), allein ein Recht, an ihren Ufern vorübersegelnde Schiffe zu besteuern, gewährt das Völkerrecht nicht (§ 28, I.). Der Stader Zoll ist daher, wie es der Sundzoll war, eine Singularität, und unterliegt deshalb auch er, hinsichtlich seiner Aufhebung den für die Beseitigung von Privilegien geltenden Rechtssätzen. Er wird von den die Elbe hinauffahrenden Schiffen erhoben. Die alten Hansestädte erkannten ihn für so völkerrechtswidrig,

---

[5]) Hamb. B. H. vom 31. März und 1. April 1857 Nr. 13,945 u. 46.

[6]) Ministerialrescript an den Magistrat zu Rostock vom 1. April 1857 (Offic. Beilage zur Rostocker Zeitung Nr. 9.) und Bekanntmachung vom 8. April 1857 (Reg.-Blatt Nr. 12).

daß von Seiten derselben im Jahre 1267 durch Zerstörung der damals zum Erzbisthum Bremen gehörenden Stadt Stade gegen die Forterhebung des drückenden Zolles gewaltsam eingeschritten wurde. 1719 kam die Stadt mit dem Herzogthume Bremen an Hannover, und wurde damals der Stader Elbzoll nicht nur wieder eingeführt, sondern noch bedeutend erhöht. 1844 ist er in Folge eines Britischen Vertrages um ein Drittheil ermäßigt für die meisten Waaren Britischen, Preußischen, Deutschen, Dänischen und Belgischen Ursprungs in Preußischen, Dänischen, Schwedischen, Norwegischen, Deutschen, Britischen, Belgischen Schiffen, und nach neueren Verträgen gilt dies auch für Sardinien, Griechenland und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Hamburger Bürgergut in Hamburger Bürgerschiffen ist frei vom Stader Elbzoll [7]).

Auch auf die Aufhebung dieses Zolls wird in der Gegenwart hingearbeitet.

IV. Durchsuchungsrecht und Beschlagnahme fremder Schiffe auf freien Gewässern.

§ 43.

Fremde Schiffe auf freien Gewässern anzuhalten, oder gar zu durchsuchen und in Beschlag zu nehmen steht keinem Staate zu; selbst dann nicht, wenn dies zu einem nützlichen und edlen Zwecke geschehen sollte. Es ist diese Frage in Bezug auf die Unterdrückung des Sclavenhandels aufgeworfen. Das Völkerrecht kann aber auch zu diesem Zwecke kein derartiges Recht ertheilen, da die Gefahr des unter dem Scheine des Rechts verübten Mißbrauchs für die Interessen der Schiffahrt sehr drohend sein würde. Doch wäre zu wünschen, daß sich gesammte Seestaaten solche Rechte gegenseitig durch Verträge einräumten, hinsichtlich solcher Schiffe, welche für des Sclaven=

7) v. Kaltenborn, Seerecht. § 21 III. Soetbeer, Schiffahrtsgesetze rc. S. 5.

handels verdächtig gehalten werden müßten. Solche Verträge bestehn denn auch zwischen den Europäischen Großmächten, welchen viele Staaten beigetreten sind und damit die Durchsuchung ihrer Schiffe gestattet haben. Es haben nämlich Oesterreich, Großbritannien, Preußen und Rußland unterm 25. December 1841 einen Vertrag zur Unterdrückung des Slavenhandels abgeschlossen. Frankreich trat demselben nicht bei, schloß dagegen unterm 29. Mai 1845 mit England einen Separatvertrag zur bessern Durchführung der bereits in den Verträgen von 1831 und 1833 festgesetzten Bestimmungen. Ein Beschluß der Deutschen Bundesversammlung vom 19. Juni 1845 erklärt, daß sämmtliche Deutsche Regierungen sich dahin vereinbart haben, daß von denselben der Negerhandel allgemein verboten werde, und derselbe gleich dem Seeraube bestraft werden solle. In Mecklenburg-Schwerin ist denn auch die entsprechende Verordnung, betreffend das Verbot des Sclavenhandels, unterm 16. März 1846 erlassen[1]).

Schiffe, deren Staaten einem dieser Verträge nicht beigetreten sind, dürfen nicht durchsucht werden. Dennoch wagte England durch eine Parlamentsacte vom 8. August 1845 die Brasilianischen beim Sclavenhandel betheiligten Schiffe ohne Weiteres den Englischen Admiralitätsgerichten zu unterwerfen; wogegen aber Brasilien feierlich protestirte. Auch Nordamerika gestattet keine Durchsuchung seiner Schiffe. Beide Staaten haben jedoch den Sclavenhandel verboten, und Nordamerika hat sich sogar durch den mit Großbritannien abgeschlossenen Vertrag vom 9. Aug. 1842 verpflichtet, ebenso wie England an der Afrikanischen Küste eine Seemacht von mindestens 80 Kanonen zur Unterdrückung des Sclavenhandels seiner Angehörigen zu unterhalten.

---

[1]) Offic. Wochenblatt 1846. St. 10.

Auch Frankreich hatte sich durch den Vertrag vom 29. Mai 1845 (auf 10 Jahre) verbindlich gemacht, an der Westküste von Afrika zugleich mit England eine Seemacht von mindestens 26 Kreuzern zu unterhalten. Ob der Vertrag erneuert worden, ist nicht verlautet.

Großbritannien hat sich endlich noch ein gegenseitiges Recht zur Durchsuchung der dem Sclavenhandel verdächtigen Schiffe stipulirt, namentlich mit: Spanien, Portugal, Mexico, Venezuela, Uruguay, Buenos Ayres, Chili, Bolivia, Hayti [2]).

Die Verfolgung eines Schiffes, dessen Mannschaft sich auf nationalem Staatsgebiet eines Verbrechens oder einer Defraudation, oder eines schweren Polizeivergehens schuldig gemacht hat, ist auch in freien Meeren erlaubt. Es ist dies namentlich Nordamerikanische Praxis [3]).

Dritter Abschnitt.

Schutz des Völkerseerechts.

Erstes Kapitel.

Institute zur Sicherung und Förderung der völkerrechtlichen Beziehungen.

I. Die Flagge.

§ 44.

1) Zweck der Flagge. Nur diejenigen Nationen, welche die für den Seeverkehr bestehende allgemeine Rechtsordnung anerkennen, sind zur Theilnahme am Welthandel berechtigt. Es

[2]) Heffter, Völkerrecht § 80. v. Kaltenborn, Seerecht § 215, Not. 26. Soetbeer, Schiffahrts-Gesetze rc. Tecklenborg, Handlexicon S. 132.

[3]) Heffter l. c. v. Kaltenborn l. c. § 215, Ende.

erfordert die Sicherheit des Seehandels, die uncivilisirten Völkerschaften von der Benutzung derjenigen Meere auszuschließen, auf denen sich der Verkehr der civilisirten Nationen bewegt. Um dies zu erreichen, sind die Seemächte nöthigenfalls zur Anwendung von Gewalt berechtigt.

Bei solcher Befugniß zur gewaltsamen Ausschließung barbarischer Nationen ist es nothwendig, daß sich die Schiffe der civilisirten Nationen überall als solche legitimiren. Dies geschieht durch das Zeigen einer Flagge, welche als die Nationalflagge einer dem Seerechte unterwürfigen Nation anerkannt ist. Die Flagge hat daher den Zweck, die Schiffe der civilisirten Nationen als solche zu legitimiren, und sie vor den Gewaltthätigkeiten zu bewahren, welche die Seemächte gegen Barbaren zu üben berechtigt, gegen civilisirte Nationen jedoch nicht befugt sind.

Im Kreise der gebildeten Nationen dient die Flagge dann überhaupt als ein äußeres in großer Ferne erkennbares Zeichen der Nationalität des Schiffes für alle diejenigen, welche ein Interesse haben, die Schiffe der einzelnen Nationen von einander zu unterscheiden [1]); so wie für die Schiffe selbst als ein Ausdruck ihres Hülferufes, sei es in wirklichen Nothfällen, oder um Lootsen zu erhalten (§ 80, III. u. IV.).

2) Die Berechtigung zur Führung einer Nationalflagge steht jedem souverainen oder halbsouverainen Staate zu [2]); nicht minder einzelnen Städten, welche ein besonderes Interesse haben, daß ihre Flagge von der Landesflagge sich unterscheide. Zu solchen Städten gehörte Rostock, wegen seiner Begünstigung bei Erlegung des Sundzolles. In dem Handels- und Schiffahrtsvertrage zwischen Mecklenburg und Preußen vom

---

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht § 45.

[2]) Heffter, Völkerrecht § 246 Not. 2.

16. Februar 1827 Art. 1 [3]) ist die Rostocker Flagge als eine selbstständige anerkannt. Seit Aufhebung des Sundzolles hat sie ihre völkerrechtliche Bedeutung verloren, und müssen sich auswärts die Rostocker Schiffe durch die Mecklenburgische Landesflagge legitimiren. Die Stadt Wismar führt gleichfalls eine eigene Schiffsflagge, jedoch auch ohne völkerrechtliche Bedeutung. In den Mecklenburgischen Häfen und von den Mecklenburgischen Consuln werden beide Flaggen als selbstständige respectirt. Letztern ist solches in ihrer Instruction vom 19. August 1853 Art. 3, e. ausdrücklich vorgeschrieben worden [4]).

Die völkerrechtlich anerkannten Nationalflaggen findet man in Abbildungen auf Charten zusammengestellt.

Die Mecklenburgische Nationalflagge besteht aus einem blauen, einem weißen und einem rothen Streifen, welche in folgender Ordnung

blau
weiß
roth

wagerecht über einander liegen, und wird von den zu ihrer Führung berechtigten Schiffen dem bestehenden Seegebrauche gemäß an der Gaffel gezeigt.

Die Flagge, deren der Landesherr, so wie die Mitglieder des Großherzoglichen Hauses sich bedienen, enthält das vollständige Mecklenburgische Wappen in der Mitte des weißen Streifens.

Willkührliche Abänderungen der Nationalflagge, namentlich durch Anbringen von Namen oder Verzierungen in derselben, sind untersagt, und dürfen solche willkührlich veränderte Nationalflaggen auch nicht als Decorationsflaggen gebraucht werden. Andere Decorationsflaggen, namentlich auch andere Flaggen mit dem Namen des Schiffes aufzuziehen, ist den Schiffern

[3]) Mecklenburg-Schwerinsches officielles Wochenblatt 1827, 9. und Raabe's Mecklenburg-Schwerinsche Gesetzsammlung Bd. III. S. 469.

[4]) Regierungsblatt 1853, 35. Raabe l. c. Bd. V. S. 857.

sowohl an Sonn- und Festtagen, als auch bei andern Gelegenheiten zum Schmucke des Schiffes unbenommen. Nur dürfen diese willkührlich gewählten Flaggen nicht an der Gaffel aufgezogen werden [5]).

Nach Verordnung der Stadt Rostock sollen Contraventionen vom Gewett mit einer Strafe von 5 — 10 Thalern belegt werden [6]).

Abbildungen der Mecklenburgischen, sowie auch der Rostockschen und Wismarschen Flaggen befinden sich in der lithographirten Anlage A. zur Instruction der Mecklenburgischen Consuln (Nota 4). Die Rostocksche Flagge ist gelb mit einem schwarzen Greif; die Wismarsche wagerecht, weiß und roth gestreift, der oberste Streifen ist weiß, die Zahl derselben beträgt von jeder Farbe vier.

Von den Mecklenburgischen und Rostocker Schiffen hat auch jedes eine besondere Nummer, welche sie in einer besondern Flagge führen. Sie sind daran auch aus der Ferne kenntlich, und erhält jeder Schiffscapitain auf Verlangen eine Abschrift der für Mecklenburgische und Rostocker Schiffe getrennt geführten Nummer-Register. Die Mecklenburgischen Schiffe geben sich ihre Flaggennummer selbst nach Vereinbarung, und führt eine Commission in Wustrow das Register. In Rostock wird dasselbe von dem Schiffergelage geführt.

Die Mecklenburgischen Schiffe zeigen ihre Nummer in einer blau-weiß-rothen Flagge (die schmäler ist, als die regelmäßige Nationalflagge, und in welcher der weiße Streifen breiter ist, als die beiden andern) mit schwarzen Zahlen im weißen Streifen; die Rostocker das ihrige mit weißen Zahlen in einer

---

[5]) Verordnung vom 24. März 1855, R.-B. 1855, Nr. 14. Raabe, Gesetzsammlung Bd. V. S. 898.

[6]) Publ. des Gewetts vom 15. September 1855. Officielle Beilage 1855, Nr. 27.

blauen Flagge, in deren Ecke, oben links, das Rostocker Wappen, ein schwarzer Greif auf gelbem Felde, sich befindet.

3) Die Ausübung des Rechts zur Führung einer Flagge geschieht im Seeverkehre durch die Schiffe. Die Bedingungen zu bestimmen, unter welchen ein Schiff zur Führung einer Nationalflagge berechtigt sein soll, ist Sache jedes Staates [7]). Völkerrechtlich sind die Bedingungen der Nationalität der Schiffe nicht fixirt, jedoch hat der gleiche Zweck eine gewisse Gleichheit der staatsrechtlichen Vorschriften hervorgerufen [8]). Auch fremden Schiffen die Führung der Nationalflagge zu gestatten, steht jedem Staate frei. Dieselben erhalten dadurch denselben rechtlichen Schutz, welcher dieser Flagge überhaupt gezollt wird, und werden in allen Beziehungen als Schiffe desjenigen Landes, dessen Flagge sie führen, betrachtet. Nur auf diejenigen Rechte und Privilegien, welche nur den eigentlichen Vollnational-Schiffen dieses Staates herkömmlich oder vertragsmäßig zukommen, haben sie keinen Anspruch [9]) (§ 70, 6).

Der unerlaubte Gebrauch einer Flagge enthält zwar eine Täuschung, ist jedoch an sich noch nicht strafbar. Er wird es jedoch, sobald er zum Deckmantel sonstiger Widerrechtlichkeiten dient. Sowohl der Staat, dessen Flagge benutzt ist, wie derjenige, welcher dadurch benachtheiligt ist, haben ein Interesse auf Bestrafung des Contravenienten [10]).

4) Was die Anerkennung der Nationalflagge von Seiten auswärtiger Staaten betrifft, so ist es noch nicht zum völkerrechtlichen Grundsatze geworden, daß alle Staaten diejenigen Schiffe als nationale ihres Landes anerkennen müssen, welche nach ihren Landesgesetzen zur Führung der Nationalflagge

---

7) Heffter, l. c. § 78. v. Kaltenborn, Seerecht § 215, II. 4.

8) v. Kaltenborn, Seerecht § 44. S. 89.

9) v. Kaltenborn, l. c. und § 230.

10) Heffter, l. c. § 78, Ende. Vgl. v. Kaltenborn, l. c. § 215. II. 4.

berechtigt sind. Viele Seestaaten, und zum Theil gerade die mächtigsten, bestehn darauf, fremde Schiffe nur dann als nationale ihres Landes anzuerkennen, wenn sie dieselben Eigenschaften besitzen, welche diese Staaten von ihren Schiffen fordern. Daher sind denn die Anforderungen, welche in den einzelnen Seestaaten an die fremden Schiffe hinsichtlich der Anerkennung ihrer Nationalität gestellt werden, sehr verschieden (siehe dieselben § 69). Eine Einigung hierüber, wenn auch nur zwischen den bedeutenderen Seestaaten, würde gewiß zur leichteren Communication mit einander beitragen.

Viele Staaten haben die Beurtheilung der Nationalität ihrer Schiffe nach den Landesgesetzen und Landesgewohnheiten von Seiten anderer Staaten durch Verträge zu erreichen gesucht. Auch dies ist nicht immer gelungen, sondern verharren die mächtigeren Seestaaten fest bei ihren strengeren Ansichten. Es sind dies namentlich Großbritannien, Frankreich, Portugal und die Nordamerikanischen Freistaaten. Die Verträge, welche Mecklenburg-Schwerin in dieser Beziehung abgeschlossen, siehe § 69.

5) Die Aufsicht über die Rechtmäßigkeit der von den Schiffen geführten Flaggen wird in nationalen Gewässern von den einzelnen Staaten geübt. Jedes Schiff muß sich in solchen Gewässern durch Documente (Schiffspapiere) über seine Nationalität und die Berechtigung zur Führung seiner Flagge ausweisen. Fehlt es an der Vollständigkeit der Documente, oder entsprechen die aus denselben ersichtlichen Schiffseigenschaften nicht den Anforderungen, welche dieser Staat hinsichtlich der Nationalität an die fremden Schiffe stellt, so ist derselbe berechtigt, dem betreffenden Schiffe nach Maaßgabe des Fehlenden einen Theil des völkerrechtlichen Schutzes zu entziehen, und es nöthigenfalls bis zur Nachholung des Fehlenden festzuhalten.

Auf freien Gewässern steht keiner Seemacht die Befugniß zu, nach der Rechtmäßigkeit der auf Schiffen wehenden Flaggen

zu fragen, oder gar dieserhalb zu untersuchen (§ 43), es wäre denn, daß eine völkerrechtlich unbekannte Flagge gezeigt würde. Privatschiffen steht jedoch auch in solchem Falle keine Cognition zu.

II. Die Consuln[1]).

1) Ursprung und erste Bedeutung derselben.

§ 45.

Das Institut der Consuln hat seine Entstehung im Mittelalter. Als Handel und Schiffahrt sich von den Küsten des Mittelländischen Meeres aus in entlegenere Länder verbreiteten, war es bei dem damaligen Rechtsprincipe, daß Fremde vor einheimischen Gerichten kein Recht zu nehmen brauchten, dem sog. Princips der Nationalität, ein Bedürfniß der handeltreibenden Nationen, in fremden Handelsplätzen Behörden zu haben, die über Rechtsstreitigkeiten, in welche die Staatsangehörigen dort verwickelt wurden, eine Entscheidung fällen konnten. Die zu diesem Zwecke ausgesandten Personen nannte man consules (d. i. wörtlich Personen, von denen man sich Rath holen kann, daher denn Vorgesetzte), und sollten diese ihren Angehörigen durch Rechtsprechen nach eigenem Rechte Schutz verleihen.

Die Consuln waren daher ursprünglich ihrer Bestimmung nach Gerichtsbehörden. Diese Jurisdiction nach fremdem Rechte stand jedoch mit dem Wesen der neuern Staatsgewalten nicht mehr in Einklang, deren Streben dahin gerichtet war, in ihrem Gebiete überall und ausschließlich nur nach einheimischen Gesetzen Recht zu sprechen. Es wurde das Princip der Nationalität mit dem der Territorialität vertauscht, und damit wurden auch die Fremden dem nationalen Rechtsschutze unterworfen.

---

[1]) Siehe im Allgemeinen Heffter, Völkerrecht § 244—248, v. Kaltenborn, Seerecht § 216, und auch Pöhls, Seerecht § 500 und 501.

Die richterliche Thätigkeit der Consuln wurde demnach entbehrlich und auch von dem Staate, wo sie residirten, nicht mehr respectirt, so daß sich mit der Zeit ihr Beruf im Allgemeinen auf Unterstützung und Hülfeleistung der Staatsangehörigen, so wie Beförderung der Handels- und Schiffahrtsinteressen ihres Staates im Auslande beschränkte [a]).

2) Rechte und Pflichten der heutigen Consuln.

§ 46.

Die regelmäßigen Befugnisse und Pflichten der Consuln sind folgende:

I. Die heutigen Consuln gehören zu den diplomatischen Vertretern auswärtiger Staaten, und haben als solche für die Aufrechthaltung der völkerrechtlichen und vertragsmäßigen Beziehungen zwischen dem vertretenden Staate und den Behörden des Staates, wo sie residiren, nach Kräften Sorge zu tragen. Sie haben daher alle etwaigen Hindernisse und Störungen des guten Benehmens durch geeignete Schritte bei den Behörden des Consulatsbezirks nach Möglichkeit zu entfernen, insbesondere darauf zu sehen, daß von den ankommenden Nationalschiffen keine völkerrechtswidrigen Handlungen begangen werden.

Zu dem Zwecke haben sie in letzterer Hinsicht von der Ankunft und dem Abgange aller Nationalschiffe Kenntniß zu nehmen, und sind deshalb die Schiffscapitaine verpflichtet, sogleich nach ihrer Ankunft im Hafen und sobald sie für die Sicherheit des Schiffes gesorgt haben, sich im Consulate ihres Landes, wenn sich ein solches im Hafenorte befindet, zu melden, ihre Pässe und Schiffspapiere zur Prüfung vor-

---

a) Heffter, Völkerrecht, § 244 und 245.

zuzeigen, den Inhalt ihrer Ladung anzugeben, von der der Zeit und dem Orte ihrer Herkunft, so wie von den auf ihrer Reise vorgekommenen erheblichen Vorfällen Anzeige zu machen, und endlich die Abreise, die eingenommene Ladung, dessen Bestimmungsort 2c. rechtzeitig zu melden. Unterläßt ein Schiffer solcherlei Anzeigen, so hat der Consul dies an seine Regierung zu berichten. Die Einsicht der Originalconnossemente kann der Consul vom Schiffer nicht verlangen, damit der Freiheit des Handels keinerlei Eintracht geschieht; zweifelt der Consul jedoch an der Richtigkeit der Angaben des Schiffers hinsichtlich der Ladungsgegenstände, so muß er sich in den Zollämtern, oder wo es sonst zulässig ist, von der gelöschten oder eingenommenen Ladung zuverlässige Kenntniß zu verschaffen suchen [1].

Nach Englischem Rechte müssen die Schiffspapiere, insbesondere auch der Heuervertrag dem Consul ausgeliefert werden, und muß er dieselben an sich behalten, so lange das Schiff im Hafen verweilt [2].

Die Consuln müssen alle vom Schiffer gemachten Angaben in ein Journal verzeichnen, und dem Schiffer ein eigenhändig unterschriebenes Certificat (gewöhnlich unentgeldlich) ertheilen, aus welchem die Meldung des Schiffers im Consulate sowohl bei Ankunft als beim Abgange erhellt, nebst der Bemerkung, woher und wann das Schiff angekommen, was es geladen, wann, wohin und womit, auch für wessen Rechnung es wieder abgegangen, und endlich was an Consulatsgebühren 2c. entrichtet ist.

II. Die Consuln haben ferner die Verpflichtung, den Nationalschiffen Schutz und Beistand zu leisten, auch deren Mannschaft und Passagieren sich anzunehmen, wo sie solches bedürfen sollten.

---

[1]) v. Soden & Tobiesen, „Nauta" S. 288.

[2]) Englische Kauffahrteischiffahrts-Acte vom 10. August 1854 § 279.

1) Die ankommenden Schiffer, welche mit den staatsrechtlichen Verhältnissen des Auslandes noch unbekannt sind, haben sie mit allen denjenigen Gesetzen und Ortsgebräuchen bekannt zu machen, welche für sie von Interesse sind.

2) In Rechtsstreitigkeiten haben sie den Staatsangehörigen Rath und Beistand zu ertheilen; sie nöthigenfalls vor den Behörden und Gerichten zu vertreten, oder ihnen als Dolmetscher und Vertheidiger zu dienen; sich namentlich auch im Interesse von Schiff und Ladung für schleunige Erledigung der Sache zu verwenden.

3) Bei allen Unfällen, namentlich bei Strandungen haben sie sich des Schiffs, der Ladung und Mannschaft nach besten Kräften anzunehmen; zu sorgen, daß dem Schiffer und Schiffsvolk eine feierliche Erklärung oder Deposition über alle Umstände des Unglücksfalles abgenommen und solche gebührend protocollirt werde; daß über das Geborgene ein genaues Inventarium aufgenommen, auch den Interessenten hiervon beglaubigte Abschriften zugeschickt werden; und endlich darauf zu achten, daß kein zu hoher Bergelohn erhoben wird. Bei Havarien haben sie auch die erlittenen Schäden, und die für Schiff und Ladung aufgewandten Kosten zu vereficiren, und deshalb auch die Ausbesserungen am Schiff zu beaufsichtigen. Bei Krankheitsfällen haben sie für angemessene Pflege und ärztliche Behandlung des Kranken zu sorgen; bei Todesfällen sich des Nachlasses anzunehmen und die Regulirung desselben zu beschaffen, wenn kein Bevollmächtigter der Erben vorhanden ist. Hatte sich schon auf der Reise der Todesfall ereignet, so muß der Consul sich das über den Nachlaß aufgenommene Inventarium vorzeigen lassen, auch erforderlichen Falls die betreffenden Personen über etwa vorgefallene besondere Umstände bei dem Todesfalle zu Protocoll vernehmen und letzteres den Schiffspapieren beifügen. Weitere Verfügungen gehören vor die competenten Behörden in der Heimath, nach der Rückkehr des Schiffes.

4) Verarmten und verlassenen Seeleuten müssen sie beförderlich sein, damit sie in ihr Vaterland zurückkommen können [3]. (§ 104.)

III. Den Consuln sind ferner polizeiliche Functionen und Befugnisse der sog. freiwilligen Gerichtsbarkeit beigelegt.

1) Sie üben nämlich die Paßpolizei über die Staatsangehörigen, und sind zur Ertheilung von Sicherheitskarten an dieselben befugt, in so weit solches an dem Orte ihres Aufenthalts gesetzlich gestattet und gebräuchlich ist. Regelmäßig haben sie die Reisepässe nur zum Zwecke der Rückkehr in die Heimath und für die Dauer einer solchen Reise zu ertheilen.

2) Der Consul ist berechtigt unter Beidrückung des ihm anvertraueten Consulatssiegels, Certificate über den Ursprung gewisser Waaren und über sonstige Angelegenheiten des Handels und der Schiffahrt an Staatsangehörige, oder in deren Geschäften an ihre Correspondenten oder Bevollmächtigte zu ertheilen, insbesondere auch Musterungen vorzunehmen, und neue Musterrollen anzufertigen, so wie auch Beglaubigungen von Schiffspapieren und Schiffahrtsacte aller Art vorzunehmen, insbesondere von andern Behörden seines Consulatsbezirks ertheilte Atteste zu beglaubigen. Auch ist er verpflichtet, die Richtigkeit der Rechnungen des Schiffers über Hafengelder, Maklergebühren und andere die Rheder oder Befrachter angehende Ausgaben nach geschehener Durchsicht zu bescheinigen.

3) In allen Fällen, namentlich dann, wenn sich kein Gericht in der Nähe befindet, ist der Consul zur Aufnahme von Protest und Verklarung über alle Vorfälle des Schiffes, bei denen dergleichen officielle Feststellung üblich ist, so berechtigt, wie verpflichtet.

---

[3]) Das Genauere siehe bei v. Soden & Tobiesen, „Nauta" S. 286—293.

4) **Der Consul hat auch die Befugniß, flüchtige Matrosen von den Behörden seines Consulatsbezirkes zu reclamiren**, insofern diese zur Auslieferung derselben verpflichtet oder geneigt sind (§ 31. II.), und für die Rückkehr der Ausgelieferten in die Heimath auf sichere Weise zu sorgen, falls das Schiff, von dem sie desertirt, schon wieder abgesegelt sein sollte. (§ 104.)

5) Endlich hat der Consul das Recht der schiedsrichterlichen Intervention und Entscheidung, wenn solche von den Angehörigen bei Streitigkeiten unter einander in Anspruch genommen wird, mit Vorbehalt demnächstiger weiterer Untersuchung und gerichtlicher Entscheidung in der Heimath. Seine Entscheidung hat die Kraft einer provisorischen Verfügung, und kann er den Beistand der Ortsobrigkeit Zwecks Vollziehung seiner Entscheidung in Anspruch nehmen[4]).

IV. Für ihre Bemühungen erhalten die Consuln Gebühren nach einer Taxe; wegen Erstattung der im Interesse ihrer Staatsangehörigen gehabten Auslagen haben sie sich eventualiter an ihre vorgesetzte Regierungsbehörde zu halten, welche die Kosten, soweit sie nicht unangemessen sind, von den zur Tragung derselben pflichtigen Persönlichkeiten reclamirt. Wer diese sind, beantwortet das Privatrecht.

Ein größerer Umfang von Rechten steht den Consuln in den mohamedanischen Staaten zu, wiewohl in neuerer Zeit auf deren Beschränkung hingearbeitet wird. Fast durchgängig ist aber selbst noch in neueren Verträgen den dortigen Europäischen Consuln eine Criminalgerichtsbarkeit über die Angehörigen der vertretenen Nation zugestanden, womit dem Herkommen nach auch stillschweigends das Recht der Civilgerichtsbarkeit unter den Nationalen, und selbst bei Klagen

---

[4]) v. Soden & Tobiesen „Hansa" S. 291.

muselmännischer Unterthanen verbunden ist. In den Unterstaaten der Pforte vertreten die Consuln die Stelle allgemeiner diplomatischer Agenten [5]).

3) Anstellung und Privilegien der Consuln.

§ 47.

I. Ein Recht zur Anstellung von Consuln hat jeder Staat, welcher eine besondere Flagge führt (§ 44); jedoch kann solche nur mit Bewilligung derjenigen Regierung erfolgen, in deren Lande der Consul seinen Sitz nehmen soll. Die Einwilligung erfolgt entweder ausdrücklich durch Ertheilung eines sogenannten Exequatur oder Placet, oder auch stillschweigend. Gegen seinen Willen die Bestellung eines Consuls zu dulden, ist kein Staat verbunden. Das Recht zur Anstellung lassen sich die Staaten daher auch in Verträgen ausdrücklich zusprechen. Rußland und die hohe Pforte werden, um den Handels- und See-Interessen aller Nationen die wünschenswerthe Sicherheit zu geben, in allen ihren auf dem Littorale des Schwarzen Meeres gelegenen Häfen und den Principien des internationalen Rechtes gemäß Consuln Zulaß gewähren [1]).

Die Consuln sind entweder abgeordnete Unterthanen des vertretenen Staates (consules missi) oder beauftragte Unterthanen des auswärtigen Staates, wo sie fungiren sollen (consules electi).

Je nach ihrer größeren oder geringeren Wirksamkeit werden die Consularagenten angestellt, mit dem Titel eines Generalconsuls für ein ganzes Land oder mehrere Plätze, als Consuln schlechthin, oder auch als Vice-Consuln und Beigeordnete der Vorhererwähnten. Letzere stehen nicht unmittelbar unter ihrer Regierung, sondern unter einem Generalconsul oder Consul. Jedoch haben diese Titel nicht immer diese bestimmte Bedeutung.

---

[5]) Heffter, Völkerrecht, § 247.

[1]) Pariser Friede vom 30. März 1856, Art. 12.

II. Ueber die Privilegien der Consuln in den Europäischen christlichen Staaten, sagt Heffter l. c. § 248 wörtlich, daß ihnen wesentlich nur eine Unverletzbarkeit der Person gebührt, welche ihnen möglich macht, ihren Consulargeschäften ohne persönliches Hinderniß nachzukommen. Durch Verträge ist diese Unverletzbarkeit bald unbedingt, bald mit Beschränkung, insbesondere unter Ausnahme schwerer Verbrechen anerkannt worden. Der bürgerlichen Gerichtsbarkeit des Landes, worin sie fungiren, sind sie regelmäßig unterworfen, sogar wenn sie Ausländer sind, namentlich in Beziehung auf Handelsgeschäfte. Sind sie zugleich mit andern diplomatischen Functionen beauftragt, z. B. in halbsouveränen oder Nebenstaaten anderer Mächte, so gebühren ihnen in dieser Hinsicht die allgemeinen Rechte diplomatischer Agenten, Unverletzbarkeit und Exemtion (Heffter l. c. § 203—205).

In den muselmännischen Staaten genießen die Consuln entschieden derselben Vorrechte und Behandlung, welche den fremden Abgeordneten im Allgemeinen zu Theil wird; meistens ist ihnen dort auch das Recht des Asyls und eines eigenen Gottesdienstes bewilligt.

Bestimmte Ceremonialrechte finden wenigstens vermöge eines allgemeinen Herkommens nicht Statt. Nach dem gewöhnlichen Gebrauche bezeichnen die Consuln ihre Wohnung durch das Wappen ihres Souveräns, auch richtet sich ihr Rang nach dessen Rang. Eigenthümliche Ehrenbezeugungen sind ihnen jedoch in den Europäischen Staaten nicht eingeräumt.

4) Die Mecklenburgischen Consuln[1]).

§ 48.

1) Die Stellung der Mecklenburgischen Consuln den Staatsangehörigen gegenüber, war in so fern eine andere, als kein

[1]) Instruction für die an auswärtigen Handelsplätzen ausgestellten Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Consuln vom 13. August 1853 (Reg.-Blatt 1853, 35. Raabe, Gesetzsammlung Bd. V. p. 857).

Schiffer gezwungen war, sich an das Consulat zu wenden, die Schiffspapiere vorzuzeigen und visiren zu lassen, vielmehr solches von dem freien Willen des Schiffers abhing. Dies ist in jüngster Zeit geändert, und auch den Mecklenburgischen Schiffern die Verpflichtung auferlegt, in einem auswärtigen Hafen, wo ein Mecklenburgischer Consul angestellt ist, oder der zu einem Bezirke gehört, für welches ein solches Consulat besteht, sich beim Consulate zu melden [2]).

In den Häfen, welche unter der Botmäßigkeit der ottomanischen Pforte stehen, hat Preußen vertragsmäßig den Schutz der Mecklenburgischen Schiffe übernommen, und sind die Mecklenburgischen Schiffer verpflichtet, sich hier bei dem Preußischen Consul oder Agenten zu melden [3]).

Die Meldung resp. im Mecklenburgischen und Preußischen Consulate muß innerhalb vier Tagen nach Ankunft des Schiffers und ebenso vor seiner Abreise geschehen, und zwar persönlich wenn der Consularbeamte in dem Hafenorte, wo das Schiff ankert, seinen Wohnsitz hat; ankert dasselbe an einem andern Punkte des Consularbezirks, so genügt die schriftliche Meldung.

Diese Meldung ist zu begleiten:

1) bei der Ankunft des Schiffers mit einem Auszuge aus den Schiffspapieren, welcher über folgende Punkte Auskunft geben muß:

   a. Name, Größe, Bauart und Nationalität des Schiffes,

   b. Zahl der Bemannung,

   c. Gegenstand der Ladung (summarisch: ob Stückgut, Getraide, Holz ꝛc.) oder in Ballast,

   d. Datum der Ankunft in dem Hafen;

---

[2]) Verordnung vom 16. Februar 1857. (Reg.-Blatt 1857. Nr. 5.)

[3]) Verordnung vom 28. Januar 1856 (Reg.-Blatt 1856, Nr. 6. Raabe, Gesetzsammlung Bd. V. S. 903).

2) bei der Wiederabfahrt des Schiffes mit Angabe
   a. des Tages der bevorstehenden Abreise,
   b. des Abgangshafens und des Hafens der weiteren Bestimmung des Schiffes,
   c. der Ladung des Schiffes, wie vorstehend ad 1. c. vorgeschrieben, oder ob dasselbe in Ballast ausgehet.

Einer Vorlegung des Schiffsjournals bedarf es bei der Meldung ebenso wenig, als die Schiffer zur Vorlegung der Connossemente verpflichtet sind.

Ueber diese Meldung ist dem Schiffer unentgeldlich ein Attest auszustellen.

Durch die Unterlassung der Meldung, so wie durch Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit einer schriftlichen Meldung ist von dem Schiffer in jedem Falle eine Strafe von fünf Thalern verwirkt, die ihn auch dann trifft, wenn er in den Fällen, wo er persönlich im Consulate zu erscheinen verpflichtet ist, die Meldung nur schriftlich oder durch einen Dritten beschafft.

Zur Einziehung dieser Strafe ist die ordentliche Obrigkeit des Schiffers, welcher derartige Contraventionen zur Anzeige gebracht werden, verpflichtet.

Die Türkei anerkannte bis zum Pariser Frieden vom 30. März 1856 eigentlich principiell keine Flagge, deren Staat mit ihr keinen Freundschaftsvertrag abgeschlossen hat. Solches ist von Mecklenburgischer Seite nicht geschehen, und deshalb ist der vermittelnde Schutz einer der Pforte befreundeten Nation erforderlich [4]). (§ 3.)

---

2) Die Verhältnisse der Mecklenburgischen Consuln sind im Uebrigen dieselben, wie die allgemein üblichen. Aus der Instruction für die Consuln ist jedoch noch hervorzuheben:

---

[4]) v. Kaltenborn, Seerecht, § 37.

a. Es ist ausdrückliche Vorschrift, daß der Consul Niemandem seinen Beistand aufdringen, sondern Jedem, er sei Schiffer, Kaufmann, oder ein anderer Mecklenburgischer Angehörige, in dem Betriebe seiner Geschäfte völlige Freiheit lassen soll; und hat er sich insbesondere nur dann der Durchsicht, Unterzeichnung, Beglaubigung oder Ausfertigung von Pässen, Attesten, Schiffspapieren und andern Documenten, namentlich auch der Rechnungen über die in den betreffenden Häfen gezahlten Schiffs-Ungelder und anderer Unkosten zu unterziehen, wenn er dazu aufgefordert wird. (Art. 8.)

b. Die Consuln sollen auch den Angehörigen anderer Deutschen Staaten, die an dem Orte, wo sie residiren, nicht durch Consuln oder sonst vertreten sind, und sich an sie wenden, ihre Vermittelung und ihren Beistand zu Theil werden lassen. (Art. 7.)

c. Sie haben sich auch solcher einheimischen Matrosen anzunehmen, welche auf fremden Schiffen dienen, von dem Consul dieser fremden Nation, an den sie sich zunächst zu wenden haben, jedoch keinen Beistand und Unterstützung erhalten können. (Art. 14.)

d. Ihnen steht eine Jurisdiction über Mecklenburgische Angehörige, die sich an sie wenden, dann zu, wenn die obrigkeitlichen Personen des Consulatsdistricts ihre Competenz ablehnen, und eine Verweisung vor die Mecklenburgischen Gerichte durch die Umstände verhindert ist; oder die zwischen Mecklenburg und der auswärtigen Regierung bestehenden Verträge ihn dazu autorisiren. (Art. 10.)

e. Die Gebührentaxe ist in der Anlage A. mitgetheilt. Zur Sicherheit für die Gebühren darf sich der Consul durch Arrest auf Schiff und Güter zu decken suchen, jedoch nicht länger, als bis zur Deposition oder Bestellung einer Caution durch ein Handlungshaus seines Wohnorts, und muß sich dann die Bestimmung des Großherzoglichen Ministeriums, dem er den Fall anzuzeigen hat, gefallen lassen. (Art. 22.)

f. Der Consul muß ein Exemplar seiner Instruction stets zu Jedermanns Einsicht bereit halten. (Art. 23.)

3) In Handels- und Schiffahrts-Verträgen hat Mecklenburg-Schwerin hinsichtlich der Consuln stipulirt:

a. Die Befugniß, in den Häfen des anderen Staates Consuln und überhaupt Consularagenten jeder Klasse zu unterhalten, ist vereinbart mit Portugal [5]), den Nordamerikanischen Freistaaten [6]), und der Republik Guatemala [7]). In dem Vertrage mit Portugal hat sich jeder der Contrahenten dies Recht vorbehalten, von dieser Erlaubniß nach seinem Ermessen einen oder den andern Ort auszunehmen. Mit Guatemala dagegen ist ausdrücklich vereinbart, daß die Contrahenten in allen Häfen und Orten der resp. Territorien Consuln ernennen dürfen, welche überhaupt dem ausländischen Handel geöffnet sind.

b. Mit denselben drei Staaten, so wie mit Frankreich [8]) ist ferner abgeschlossen, daß die Consuln in den gegenseitigen Gebieten dieselben Rechte und Privilegien haben sollen, wie sie der meist begünstigten Nation zugestanden sind.

c. Daß die Consularagenten befugt sein sollen, zum Zwecke der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen, ist gleichfalls in den Verträgen mit Portugal (Art. 17), den Nordamerikanischen Frei-

---

[5]) Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 11. Februar 1845 (Art. 16.) (O. W. 1845, 23. Raabe, Gesetzsammlung Bd. III. S. 572.)

[6]) Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 9. December 1847 (Art. 9). (Reg.-Blatt 1853, 15. Raabe, Gesetzsammlung Bd. V. S. 837.)

[7]) Anschluß vom 12. Juni 1852 an den zwischen den freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg mit der Republik Guatemala unterm 25. Juni 1847 abgeschlossenen Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag (Art. 23). (Reg.-Blatt 1853, 3. Raabe, Gesetzs. Bd. V. S. 816.)

[8]) Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 19. Juli 1836 (Art. 9). (Off. W. 1836, 37, und Raabe, Gesetzsammlung Bd. III. S. 493.)

staaten (Art. 9), und der Republik Guatemala (Art. 24), so wie auch mit Sardinien [9]) bestimmt.

d. Hinsichtlich richterlicher und schiedsrichterlicher Functionen enthalten die citirten Verträge mit Nordamerika (Art. 9) und Sardinien (Art. 9), daß die Consuln befugt sein sollen, bei Streitigkeiten zwischen Capitainen und Mannschaften ihrer Nation, wobei ihre Vermittlung in Anspruch genommen wird, ohne Dazwischenkunft der Ortsbehörden als Richter und Schiedsrichter zu handeln; es sei denn, daß das Benehmen der Mannschaften oder des Capitains die Ordnung oder die Ruhe des Landes stört, oder die Consuln selbst den Beistand zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen.

Dabei ist ausdrücklich bemerkt, daß diese Art von Urtheil oder schiedsrichterlicher Entscheidung die streitigen Theile nicht des ihnen zustehenden Rechts berauben soll, bei ihrer Rückkunft sich an die richterliche Behörde ihres Landes zu wenden.

e. Endlich ist mit der Republik Guatemala noch die Unverletzbarkeit der Consulats-Archive oder Papiere stipulirt, so daß sie der Beschlagnahme oder Einmischung von Seiten der Behörden unter keinen Umständen unterworfen sein sollen. (Art. 23.)

Mit andern Staaten hat Mecklenburg-Schwerin in Bezug auf Consuln keine Vereinbarungen getroffen.

III. Die bewaffnete Macht.

§ 49.

Zu den Anstalten, welche zur Abwendung von Verletzungen des Völkerseerechts dienen, gehört die bewaffnete Macht. Jedem Staate gebührt das Recht zum Schutze gegen widerrecht-

---

[9]) Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 28. Januar 1853 (Art. 9). (Reg.-Bl. 1853, 21. Raabe, Gesetzsammlung Bd. V. S. 847.

liche Handlungen anderer Nationen sowohl seine Küsten zu bewaffnen, als auch in seinen nationalen, insbesondere in seinen Küstengewässern (§ 17—19) bewaffnete Schiffe kreuzen zu lassen, und ihre Macht zur Abweisung völkerrechtswidriger Annäherungen in Anwendung zu bringen[1]). (§ 30.)

Erscheint die Bewaffnung eines Staates als ein drohendes Werkzeug zu einem widerrechtlichen Angriffe auf andere Nationen, so ist die Berechtigung überschritten, und das Völkerrecht gebietet zur Aufrechterhaltung der Ruhe und zur Sicherheit für andere Nationen die Entfernung einer derartigen Bewaffnung. Aus dieser Rücksicht hat sich denn im Pariser Frieden vom 30. März 1856 Rußland ausdrücklich verpflichten müssen, hinsichtlich des Schwarzen Meeres auf dessen Littorale kein militairisch-maritimes Arsenal zu errichten oder zu behalten (Art. 13), und in demselben nicht mehr als sechs Dampfschiffe von 50 Metres Länge auf dem Wasserspiegel, von einem Gehalte von höchstens achthundert Tonnen, und vier leichte Dampf- oder Segelfahrzeuge, von einem Gehalte, welcher bei keinem zweihundert Tonnen übersteigen darf, zu unterhalten[2]) (§ 19); im Baltischen Meere, die Alands-Inseln weder zu befestigen, noch daselbst ein militairisches oder maritimes Etablissement weder zu unterhalten, noch zu begründen[3]).

Auch in freien Meeren bewaffnete Schiffe dort zu stationiren, wo ein Staat solches zur Sicherung und zum Schutze von Handel und Schiffahrt sowohl hinsichtlich seiner eigenen Nation, als auch befreundeter Nationen nothwendig hält, wird keinem Staate gewährt werden können, mag diese Maaßregel

---

[1]) Heffter, Völkerrecht, § 7Ꝏ.

[2]) Separat-Artikel zum Friedensvertrage von Paris vom 30. März 1856, betreffend die Neutralisirung des Schwarzen Meeres.

[3]) Separat-Artikel zum Pariser Frieden vom 30. März 1856, betreffend die Verhältnisse auf dem Baltischen Meere.

gegen uncivilisirte Seefahrer, oder Piraten, oder gegen andere feindlich gesonnene Nationen gerichtet sein; es darf dadurch nur nicht die Schiffahrt und überhaupt das rechtliche Interesse anderer gleichberechtigter Nationen beeinträchtigt oder gefährdet sein. (§ 39.)

In nationalen Gewässern fremder Staaten würde die Aufstellung von Kreuzern eine Beeinträchtigung der jenem Staate gebührenden Herrschaft sein, und steht solche daher hier keinem Staate zu. (§ 33.) Vertragsmäßig ist solches hinsichtlich der Donaumündungen gestattet, indem jede der Mächte, Frankreich, Oesterreich, Großbritannien, Rußland, Sardinien und die Türkei befugt ist, zwei leichte Schiffe daselbst zu jeder Zeit stationiren zu lassen [4]. (§ 34.)

Zweites Kapitel.

Schutz wider verübte Verletzungen des Völkerseerechts.

§ 50.

Der Schutz des Völkerseerechts wider bereits geschehene Verletzungen ist nicht verschieden von dem des Völkerrechts überhaupt. So lange die einzelnen Staaten sich nicht entschließen können, in streitigen Fällen sich dem Ausspruche eines unparteiischen dritten Staates zu unterwerfen [1]), besteht der Schutz des Völkerrechts in letzter Instanz auf der physischen Macht des verletzten Staates und seiner Verbündeten. Die Anwendung dieses Schutzmittels führt zu dem Zustand des Krieges. Vor diesem äußersten Schritte wird, wie unter Privaten, so auch

4) Pariser Friede vom 30. März 1856, Art. 19.

1) Heffter, Völkerrecht § 80.

unter den Staaten, meistens durch Vermittlung anderer Mächte eine gütliche Beilegung durch den Weg der Unterhandlung d. h. im diplomatischen Wege erstrebt [2]). (§ 2.)

Die Rechte und Pflichten, welche beim Seekriege das Völkerrecht den kämpfenden Staaten sowohl gegen einander, als gegen neutrale Nationen zuerkennt, stellt das Seerecht des Krieges dar. In letzter Beziehung haben die völkerrechtlichen Principien in jüngster Zeit zu Gunsten der neutralen Nationen eine Umgestaltung erfahren, die das Völkerrecht als einen Fortschritt in der Gesittung und der Humanität begrüßt hat.

In früheren Seekriegen ward der Grundsatz befolgt, daß das Streben der kriegführenden Mächte dahin gerichtet sein müsse, der feindlichen Nation den größtmöglichsten Nachtheil zuzufügen. Es wurde daher sowohl Privateigenthum der Unterthanen des feindlichen Staates angegriffen, wo man es finden konnte, als auch den neutralen Nationen es verwehrt, mit den Feinden einen Handelsverkehr zur See zu unterhalten. Demzufolge herrschten die Grundsätze, daß Feindesgut auch in neutralen Schiffen der Wegnahme unterworfen, und daß neutrales Gut in feindlichen Schiffen mit diesen verfallen sei.

Diese Principien übertrugen die Beschwerden und Lasten eines Seekrieges zum guten Theile auf ganz unbetheiligte Völker, indem diese nicht bloß einer Wegnahme ihres Privateigenthums gewärtig sein konnten, sondern auch einer lästigen Durchsuchung ihrer Schiffe nach feindlichem Gute unterworfen waren. Beim Ausbruche des letzten russischen Krieges im Jahre 1853 erklärten nun England und Frankreich, daß sie für den gegenwärtigen Krieg auf jene beiden Rechte verzichten, und weder Feindes-Gut am Bord neutraler Schiffe, noch Freundes-Gut in feindlichen Schiffen nehmen wollten, mit alleiniger Ausnahme von Kriegs-

---

[2]) Das Genauere bei Heffter, Völkerrecht, § 105 ff.

contrebande. Damit trat die Ansicht ins Leben, daß das Interesse der Neutralen einer größeren Rücksicht bedürfe, als dies bisher der Fall gewesen, und daß Handel und Schiffahrt neutraler Völker in möglichster Ungestörtheit zu erhalten seien.

Der Pariser Friedens-Congreß vom 30. März 1856 hat darauf diese Ansicht adoptirt, und ist sie, da alle Europäischen Seestaaten ihr beigetreten sind, zu einem Grundsatze des Europäischen Völkerrechts erhoben. Der Congreß hat unterm 16. April 1856 in Form einer Declaration folgende Sätze als das bei Europäischen Seekriegen für die Zukunft maaßgebende internationale Recht verkündet: 1) Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft. 2) Die neutrale Flagge deckt die feindliche Waare, mit Ausnahme der Kriegs-Contrebande. 3) Die neutrale Waare, mit Ausnahme von Kriegscontrebande, unter feindlicher Flagge ist nicht nehmbar (n'est pas saisissable). 4) Blokaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, effectiv sein d. h. durch eine bewaffnete Macht aufrecht erhalten werden, welche wirklich im Stande ist, den Zugang zu dem feindlichen Küstenstaate zu wehren (pour interdire l'accès).

Diese Rechtssätze sind nun zwar Theile des Europäischen Völkerrechts geworden, allein sie gehören noch nicht dem allgemeinen Völkerrechte an. Denn die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika hat zwar ihren Beitritt zu den drei letzten Grundsätzen erklärt, jedoch in ihrer Note des Staatssecretairs Marcy an den Französischen Gesandten zu Wassington vom 28. Juli 1856, die Anerkennung des ersten Grundsatzes, daß alle Privatkaperei abgeschafft sein solle, verweigert. Hiemit scheinen, wenn auch nicht der erste die Kaperei berührende Punkt, doch die drei von Amerika acceptirten Grundsätze ins allgemeine Völkerrecht aufgenommen zu sein. Allein es ist in dem 24. Protocolle der Pariser Conferenzen vereinbart worden, 1) daß die aufgestellten vier Punkte der Declaration

untrennbar sein sollen, und 2) daß diejenigen Mächte, welche die Erklärung unterzeichnet haben oder ihr beigetreten sind, sich des Rechtes begeben, über die Rechte der Neutralen in Kriegszeiten irgend eine Vereinbarung zu schließen, die nicht die Grundsätze jener Declaration **in allen vier Punkten** anerkennt [3]). Hieraus folgt, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika auch an die Beobachtung der von ihr acceptirten drei letzten Punkte nicht gebunden ist, und daß im Falle eines Krieges mit dieser Regierung kein Europäischer Staat befugt ist, durch einen Separatvertrag mit derselben sich die Vortheile dieser drei Punkte für seine Schiffe zu erwerben. Das **allgemeine Völkerrecht** steht demnach auf dem alten, die Neutralen gefährdenden Standpunkte.

Es steht nun aber zu hoffen, daß die Absicht, welche Nordamerika durch seine Weigerung, in die Abschaffung der Kaperei zu willigen, verfolgt, auch die Billigung der Europäischen Mächte erhalten, und es zum allgemeinen Grundsatze erhoben werden wird, daß, wie in den Landkriegen, so auch in den Seekriegen das Privateigenthum der feindlichen Nation nach Möglichkeit geschont werden müsse. Die Anerkennung dieses Grundsatzes ist es, was Amerika verlangt; es will, daß nicht bloß die Privatkaperei, sondern auch die Aufbringung von Schiffen durch Kreuzer unterbleiben soll. Darum sieht es den Grundsatz der Europäischen Mächte als eine halbe Maaßregel an, und will die Kaperei durch Privatschiffe, eine Hauptmacht der Amerikaner nur dann aufgeben, wenn Europa auch auf die Kaperei durch Kriegsschiffe verzichtet.

Nordamerika will es zum Grundsatze des Völkerrechts erhoben haben, daß auch die Unterthanen der kriegführenden

---

[3]) Die betreffenden Actenstücke siehe bei Soetbeer, Sammlung officieller Actenstücke in Bezug auf Handel und Schiffahrt in Kriegszeiten (Hamburg 1856).

Mächte in ihrem Handels- und Schiffahrtsverkehre keinen anderen Beschränkungen unterworfen sein sollen, als die Neutralen, und daß daher bei einem Seekriege den Handel überhaupt keine weiteren Beschränkungen treffen sollen, als das Verbot des Blokadebruchs und des Transports von Kriegscontrebande und feindlichen Depeschen.

Die Europäischen Mächte haben sich bisher zur Annahme dieses durch die Humanität und Gerechtigkeit gebotenen Princips noch nicht entschlossen; dennoch steht es bei der fortschreitenden Entwickelung der menschlichen Verhältnisse zu größerer Gesittung nicht zu bezweifeln, daß die Zukunft dem Streben der Amerikanischen Vereinigten Staaten den Sieg verleihen wird[4]).

Seeräuberei.

§ 51.

Eine specielle Art der Verletzung des Völkerrechts ist die Seeräuberei (Piraterie). Sie ist die mit Gewalt gegen die Schiffsmannschaft verübte widerrechtliche Wegnahme eines Schiffes oder des darauf befindlichen Eigenthums[1]). Sie enthält eine Beeinträchtigung des allen nach Völkerrecht lebenden Nationen zustehenden Rechts auf Seehandel und Seeschiffahrt (§ 23, § 34 und § 40), und bekundet deshalb eine Mißachtung völkerrechtlicher Satzungen.

Da das Völkerrecht keine andern Rechtssubjecte kennt, als die Nationen selbst, so muß auch bei der Seeräuberei die Nation,

---

[4]) Treffliche Aufsätze über diesen Gegenstand hat Dr. Asher in Hamburg in den Blättern der Hamburger Börsen-Halle vom 26. Juni, 12. Sept. und 18. November 1856 — Nr. 13,708, 13,775 und 13,832 — veröffentlicht. — Anderer Ansicht ist Heffter, Völkerrecht § 123.

[1]) Heffter, Völkerrecht § 104.

welcher die Seeräuber angehören, als die Verletzerin des Völkerrechts angesehen werden; die übrigen an der Aufrechterhaltung des Völkerrechts interessirenden Staaten sind daher befugt, die verletzende Nation wegen des von ihren Unterthanen verübten internationalen Verbrechens zur Verantwortung zu ziehn. Gehört dieselbe den civilisirten, an dem Schutz des allgemeinen Völkerrechts Theil nehmenden Nationen an, so steht die Erreichung einer Genugthuung zu erwarten; und ist es nicht bloß ein Recht, sondern eine Pflicht der Seemächte, solche nöthigenfalls mit Anwendung von Zwangsmaßregeln zu fordern, und Garantien für die Zukunft zu begehren. Hat die seeräuberische Nation sich aber dem Völkerseerecht der Civilisation nicht unterworfen, so berechtigt die von den ihrigen verübte Seeräuberei zu sofortiger Anwendung aller physischen Gewalt, welche theils zur Strafe, theils zur Vorbeugung von Wiederholungen angemessen erscheint.

Das von den eigentlichen Seeräubern, d. h. den bei dem Seeraube handelnden Personen, verübte Verbrechen ist ein nach allen Staatsrechten strafbares, gegen das Privateigenthum gerichtetes Criminalverbrechen, und bildet eine specielle Art des allgemeinen Raubes. Eigenthümlich beim Seeraub ist jedoch, daß jeder Seestaat, in dessen Gewalt die Seeräuber gelangen, seines eigenen Interesses wegen sich ermächtigt hält, die Strafe nach seinen Gesetzen zu vollziehn[2]); auch wenn es sonst seinem Principe widersprechen möchte, Verbrechen zu strafen, welche auserhalb seines Gebiets und nicht gegen seine Unterthanen begangen sind (§ 31). Die regelmäßige Strafe für die Seeräuber war schon im Alterthum der Tod; im Mittelalter insbesondere Ertränkung.

Was das Verhalten der angegriffenen Seeleute den Seeräubern gegenüber betrifft, so steht ihnen die Anwendung aller

---

[2]) Heffter l. c.

Gewaltmittel zu, welche Nothstand und Nothwehr zu rechtfertigen im Stande sind; also nöthigenfalls die Tödtung der Seeräuber. Bemächtigen sich die Seeleute der Räuber, so haben sie zwar im Allgemeinen kein Recht zur Bestrafung, sondern müssen dieselben an die nächste Gerichtsbehörde ausliefern. Haben jedoch die Seeräuber von Waffen Gebrauch gemacht und werden sie alsdann auf frischer That ergriffen, so hat der Sieger nach Völkerrecht das Recht über Leben und Tod (es geht mit ihnen an die Raa) [3].

---

[3]) Hefter l. c.

Zweiter Theil.

Staats-Seerecht.

Erster Abschnitt.

Nationalöconomische und finanzielle Grundsätze.

Erstes Kapitel.

System der freien Schiffahrt.

I. Großbritannien und Irland.

§ 52.

Der erste bedeutende Staat Europas, welcher das Princip der freien Schiffahrt zur Wirklichkeit gemacht hat, ist England gewesen. Noch während der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts herrschte, wie in allen andern Staaten, so auch hier der Grundsatz, daß einheimische Schiffahrt zu ihrem Aufblühn und Gedeihn eines Schutzes bedürfe, der die Theilnahme ausländischer Schiffe am Handelsverkehre mit dem Inlande beschränke und dadurch die nationale Schiffahrt bevorzuge.

Dies System, unter welchem Englands Schiffahrt groß geworden ist, hat 200 Jahre lang seine Herrschaft behauptet.

Es wurde unter Cromwell durch die Navigationsacte vom 9. October 1651 eingeführt, welche, nachdem sie durch Statüt 12 Karls II. c. 18. vom 13. September 1660 bestätigt worden, nach mehrfachen weitern Bestätigungen und Revisionen die Grundlage des Britischen Seehandelssystem bis zum Jahre 1850 geblieben ist[1]). Noch im Jahre 1845 (8 und 9 Victoria c. 88) ist sie durch eine Parlamentsacte, betreffend die Förderung Britischer Rhederei und Schiffahrt, zum letzten Male revidirt und bestätigt. Eine Parlamentsacte, um die zur Förderung Britischer Rhederei und Schiffahrt bestehenden Gesetze zu verbessern, vom 26. Juni 1849 (12 und 13 Victoria c. 29) hat sie jedoch in ihren wesentlichsten Theilen zugleich mit einer großen Anzahl anderer die Britische Rhederei und Schiffahrt betreffenden Gesetze vom 1. Januar 1850 an aufgehoben, und nur die Schiffahrt an den Küsten Großbritanniens und Irlands mit den umliegenden Inseln, so wie an den Küsten der Britischen Besitzungen in Asien, Afrika und Amerika blieb den Britischen Schiffen ausschließlich vorbehalten[2]).

Es sind daher die früheren Schiffahrtsbeschränkungen weggefallen, nach welchen der wechselseitige Verkehr zwischen England, seinen Colonien und den Besitzungen der Ostindischen Compagnie, hinsichtlich der Ausfuhr wie der Einfuhr, nur unter Britischer Flagge gestattet war, und überhaupt die Producte fremder Länder nur unter Britischer Flagge oder der Flagge des Productionslandes, die außereuropäischen sogar nur direct, nicht indirect vom Europäischen Continent, zum Consum ins vereinigte Königreich eingeführt werden durften.

Daß die Schiffe der Vereinigten Staaten von Nordamerika,

---

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht. § 27.

[2]) Englische Navigationsacte vom 26. Juni 1849 (Bremen, C. Schünemann's Verlagshandlung. 1849.)

Schwedens, Rußlands, Oesterreichs und Griechenlands auf gleichem Fuße mit den Britischen Schiffen von England nach dessen Colonien ausclarirt werden konnten, war Folge separater, mit diesen Staaten abgeschlossener Reciprocitätsverträge [3]).

Durch die Navigationsacte vom 29. Juni 1849 sind die Flaggen aller Nationen nicht bloß hinsichtlich obiger Fahrten auf völlig gleichen Fuß mit der Britischen gestellt, sondern es ist damit auch alle Bevorzugung Britischer Schiffe vor fremden in Bezug auf Schiffsabgaben und Waarenzölle gefallen. Es muß die Ansicht v. Kaltenborns (Seerecht § 27, S. 54), daß die Englische Flagge auch in Folge dieser neuen Navigationsacte nur allein den Verkehr mit den Britischen Colonien treiben dürfe, offenbar für irrig erklärt werden.

Durch die Parlamentsacte vom 23. März 1854 ist endlich auch die Freigebung der Küstenfahrt, wenn auch nicht überall in den Britischen Besitzungen, so doch in Großbritannien und Irland mit den umliegenden Inseln Guernsey, Jersey, Alderney, Sark und Man erfolgt. Es beschränkt sich daher die Bevorzugung der einheimischen Britischen Flagge vor den fremden lediglich auf den Verkehr zwischen den Häfen einer und derselben Britischen Colonie, und zwischen den Häfen der Besitzungen der Englisch-Ostindischen Compagnie [4]). Jedoch ist auch die Beseitigung dieser Beschränkung schon in der Navigationsacte vom 20. Juni 1849, sub. Nr. V. ermöglicht, durch die Bestimmung, daß die Britische Regierung ermächtigt sein solle, auf Ersuchen der Legislatur oder der geeigneten gesetzgebenden Behörde einer Britischen Besitzung den Transport von Gütern oder Passagieren von einem Theile solcher Besitzung nach einem andern Theile derselben in andern als Britischen

---

[3]) Vgl. Mittheilung der Hamburger Börsen-Halle vom 20. Juni 1849. Nr. 11,510.

[4]) Hamburger Börsen-Halle vom 13. April 1854. Nr. 13,018.

Schiffen mittelst Geheimenrathsbefehls gutzuheißen oder zu gestatten. Solche Erlaubniß ist denn auch schon ertheilt für die Colonie am Cap der guten Hoffnung durch Geheimenrathsbefehl vom 7. Decbr. 1855[5]), und für die Colonie Victoria in Australien durch Geheimenrathsbefehl vom 21. Juni 1856[6]).

Dagegen ist die Britische Regierung aber auch ermächtigt, den Handel zwischen zwei oder mehreren Besitzungen, „welche Ihre Majestät im Geheimenrathe für die Zwecke der Navigationsacte vom 20. Juni 1849 für benachbarte Besitzungen erklärt", auf Antrag dieser Besitzungen auf den Fuß des Küstenhandels zu stellen[7]).

Hinsichtlich der Besitzungen der Ostindischen Compagnie ist der General-Gouverneur von Indien im Rathe befugt, die Küstenfahrt auf andern als Britischen Schiffen, unter solchen Bedingungen und Beschränkungen, als er für gut findet, zu gestatten[8]).

Die Schiffe solcher Länder, in welchen Britische Schiffe den nationalen nicht völlig gleichgestellt sind, kann die Englische Regierung in ihrem Verkehre mit England und seinen Besitzungen entsprechend beschränken[9]).

Was insbesondere die Englische Ostindische Compagnie betrifft, so stehen derselben hinsichtlich des Handels- und Schiffahrtsverkehrs mit ihren Besitzungen keinerlei Privilegien mehr zu. Derselben ist im Gegentheil durch die Parlamentsacte 3 und 4 William IV. c. 85, vom 22. April 1834 an, nicht bloß das Privilegium des Chinesischen und des Theehandels entzogen, sondern es ist ihr die fernere Betreibung

---

5) Hamburger Börsen-Halle vom 15. December 1855. Nr. 13,542.

6) Hamburger Börsen-Halle vom 1. Juli 1856. Nr. 13,712.

7) Navigationsacte vom 20. Juni 1849. Nr. V.

8) Navigationsacte cit. Nr. VI.

9) Navigationsacte cit. Nr. X und XI.

kaufmännischer Geschäfte überhaupt untersagt, und jedem Briten der Verkehr mit allen Plätzen und Besitzungen der Ostindischen Compagnie, wo sich ein Zollamt befindet, gestattet. In Folge der Navigationsacte vom 20. Juni 1849 steht nun auch fremden Schiffen der Verkehr mit diesen Besitzungen bis auf die Küstenschiffahrt in unbeschränktem Maaße zu.

Gegründet wurde die Ostindische Compagnie am 31. December 1600, wo sie einen Freibrief erhielt, der ihr das Recht auf den ausschließlichen Schiffahrtsverkehr mit ihren Besitzungen ertheilte. Dieser Freibrief wurde zwar alle zwanzig Jahre erneuert, jedoch immer mehr beschränkt; durch den Freibrief von 1833 wurden endlich die Privilegien in Betreff des Handels und der Schiffahrt nicht wieder bestätigt[10]).

Eine Verfügung der Britischen Admiralität von 1857 bestimmt hinsichtlich des Tonnen- und Lootsengeldes im Hafen zu Gibraltar, daß jedes Kauffahrteischiff, welches mit Erlaubniß des Hafen-Admirals den für die königliche Flotte bestimmten Binnenhafen wegen dringender Reparaturen benutzt, Festtage ausgenommen, ein tägliches Tonnengeld von 1 Penny Sterling pr. Ton zu entrichten habe. Für die Rhede nach der neuen Mole und umgekehrt sind eigne Lootsen, vier an der Zahl, angestellt. Das Lootsgeld beträgt für Fahrzeuge unter 100 Tonnen 2 Doll., von 100 bis 200 Tonnen (exclusive) 3 Doll., 200 bis 400 Tonnen (exclusive) 4 Doll., über 400 Tonnen 5 Doll.[11]).

II. Die Niederlande.

§ 53.

Die Niederlande sind bis jetzt der einzige Europäische Staat, welcher England in der Erhebung des Princips der freien Schiffahrt zum Landesgesetz nachgefolgt ist. Das Zollgesetz vom

---

[10]) v. Kaltenborn, Seerecht § 27. S. 54.

[11]) Hamb. Börsen-Halle vom 19. Mai 1857, Nr. 13,988.

26. August 1822 hielt die frühere Verschiedenheit in der Behandlung Niederländischer und fremder Schiffe fest; 1848 wurde eine neue Schiffahrtsgesetzgebung von der Niederländischen Regierung vorbereitet; 1850 unter dem unvermeidlichen Einflusse, den die Aufhebung der alten Englischen Schiffahrtsgesetze ausüben mußte, vollendet, und in einer Sammlung von Verordnungen publicirt, deren Gesetzeskraft mit dem 15. September 1850, für die Niederländischen Colonien jedoch erst mit dem 1. Januar 1851 eingetreten ist.

Das Princip dieser neuen Schiffahrtsgesetze ist Gleichstellung der fremden Schiffahrt mit der nationalen, unabhängig von der Behandlung der Niederländischen Flagge im Auslande, jedoch unter gewissen Beschränkungen und Bedingungen in Betreff der Zufuhr aus den Niederländischen Colonien und unter Vorbehalt von Retorsionsmaßregeln.

I. Die Gleichstellung der fremden Flaggen mit der Niederländischen erstreckt sich sowohl auf Waarenzölle, als Schiffsabgaben.

1) Hinsichtlich der Waarenzölle, sowohl der Ein- als Ausfuhrzölle, sind theils die früheren niedrigeren Zölle für die in Niederländischen Schiffen verladenen Waaren auch den fremden Schiffen gewährt, theils die höheren Zölle für fremde Flaggen auch der Niederländischen auferlegt.

Dadurch sind nunmehr allgemein frei von Abgaben alle Waaren und Güter, welche sonst nur Abgabenfreiheit genossen, wenn sie in Niederländischen Schiffen verladen waren. Es sind dies diejenigen Waaren und Güter, welche von den Niederlanden nach deren überseeischen Besitzungen exportirt werden (mit Ausnahme der Artikel: Glasgries, Leder- und Pergamentabschnitzel, Heerdasche, Seifensieder- und Salzkothenasche), so wie diejenigen, welche seewärts gekommen, bei der ersten Küstenwache in andere Schiffe übergeladen sind, und aus denselben Seemündungen wieder ausgeführt werden sollen, sei es sofort

oder nach zeitlicher Niederlage. Letztere haben weder beim Ein- noch Ausgehn Zoll zu erlegen.

2) Schiffsabgaben werden nunmehr von allen Schiffen nur in derjenigen Höhe wahrgenommen, mit welcher früher die Niederländischen Schiffe privilegirt waren. Das Tonnengeld ist nur beim ersten Ausgehn und Einkommen eines jeden Kalenderjahres zu erlegen.

II. In den Niederländischen Colonien findet nur für Schiffe derjenigen Staaten eine Flaggengleichstellung mit der Niederländischen Flagge Statt, welche folgende Bedingungen erfüllt haben:

1) Es muß die Niederländische Flagge sowohl im Mutterlande, als in den Colonien auf den Fuß der Nationalflagge gestellt sein (Küstenfahrt und Fischerei ausgenommen).

2) Es dürfen keine Differentialzölle bestehn zum speciellen Nachtheile für die Einfuhr der Producte aus den Niederländischen Colonien, so wie für die Einfuhr der Producte anderer Welttheile aus Niederländischen Häfen. Zölle, welche zu Gunsten der Producte der eigenen Colonien und ihrer directen Zufuhr errichtet sind, und alle fremden Schiffe gleichmäßig treffen, sind kein Hinderniß.

Unter diesen Voraussetzungen unterliegt auch die Ausfuhr in fremden Schiffen nur denselben niedrigen Zöllen, womit die Ausfuhr unter Niederländischer Flagge besteuert ist. Wo die Verminderung der Ausfuhrabgaben überhaupt, also auch für Niederländische Schiffe, nur für den Fall eintritt, wenn die Ausfuhr direct nach den Niederlanden geht, unterliegen auch die fremden gleichgestellten Flaggen diesem Vorbehalte.

Dieselbe Beschränkung der Flaggengleichstellung findet auch hinsichtlich der Einfuhrzölle im Mutterlande Statt, welche für die aus den Niederländischen Colonien daselbst importirten Producte zu erlegen sind. Mit Ausnahme von raffinirtem Zucker, Melasse und Thee sind alle diese Producte, wenn

sie in ungebrochener Ladung in Niederländischen Schiffen direct nach den Niederlanden gebracht werden, von allen Eingangszöllen frei. Diese Zollfreiheit erstreckt sich demnach nunmehr auch auf alle Schiffe, welche auch hinsichtlich der Colonialfahrt den inländischen gleichgestellt sind.

Hinsichtlich Niederländisch-Ostindien besteht jedoch die Ausnahme, daß sich die Flaggengleichstellung nicht auf die Küstenfahrt in dieser Colonie erstreckt, zu welcher nur diejenigen Niederländischen Schiffe ausschließlich berechtigt sind, welche daselbst zu Hause gehören, oder mit diesen gleichgestellt sind.

Die Regulirung der Handelsgesetzgebung für die Colonien ist ferner der Verwaltungsbehörde entzogen, und kann nur von der gesetzgebenden Macht, also nur unter Zustimmung der Generalstaaten geschehen. Der General-Gouverneur der betreffenden Colonie kann jedoch in dringenden Fällen die Zolltarife zeitweise modificiren, muß aber den beiden Kammern der Generalstaaten unverweilt davon Kenntniß geben [1]).

Demzufolge hat der General-Gouverneur von Niederländisch-Indien unterm 24. Juni 1854 ein Gesetz vom 8. September 1853 veröffentlicht, wonach:

1) Die Häfen der Molukken Amboina, Banda, Ternate und Kajelie unbeschadet des in Art. 3 hinsichtlich der Einfuhr von Feuerwaffen und Schießpulver, und in Local-Verordnungen hinsichtlich des Opiumzolles Bestimmten der freien Ein- und Ausfuhr aller Güter ohne Unterschied, einerlei unter welcher Flagge, ohne Bezahlung von Ein- und Ausgangszöllen, wie von Tonnen-, Hafen- oder Ankergeldern geöffnet sind, und sollen die Kaufleute keinen anderen Formalitäten unterworfen werden, als denjenigen, welche hinsichtlich der Ausfuhr von Regierungsge-

---

[1]) Die neuen Niederländischen Schiffahrtsgesetze sind im Auszuge in der Hamburger Börsen-Halle vom 18. September 1850, Nr. 11,900, mitgetheilt.

würzen, nämlich zu Amboina von Nelken, zu Banda von Muskat-Nüssen und Blüthe, nöthig erachtet werden. (Art. 1.)

Die Häfen Manado und Kema, an der Nordspitze von Celebes, sind schon im Jahre 1848 zu Freihäfen erklärt [2]).

2) In den nicht für frei erklärten oder kleinern Häfen der Molukken werden keine Ein- und Ausgangszölle erhoben von Gütern in Niederländischen, von oder nach Amboina, Banda, Ternate und Kajelie bestimmten Fahrzeugen. (Art. 2.)

3) Alle nach dem 31. December 1853 fällig gewordenen Aus- und Eingangszölle, Tonnen-, Hafen- und Ankergelder an vorbenannten Plätzen sollen restituirt und die am 10. Mai 1853 veröffentlichten Bestimmungen hinsichtlich der Einfuhr, des Besitzes, des Verkaufs und Verbrauchs von Opium auf Banda durch Art. 1 dieses Gesetzes nicht berührt werden [3]).

III. Retorsionsmaaßregeln. Die Niederlande haben sich vorbehalten, gegen die Schiffe derjenigen Staaten, in welchen die Niederländische Flagge nicht auf gleichen Fuß mit der nationalen gestellt ist, entsprechende Nachtheile in Anwendung zu bringen [4]).

III. Hayti, Neugranada, Venezuela, Bolivia und die Central-Amerikanischen Staaten [1]).

§ 54.

Nach den Handels- und Schiffahrts-Systemen dieser Staaten besteht keine Begünstigung der National-Flagge weder in Bezug auf Waarenzölle, noch in Bezug auf Schiffsabgaben, und nur

---

[2]) Mittheilung der Hamburger Börsen-Halle Nr. 11,329.

[3]) Dies Gesetz ist von der Handelskammer zu Bremen unterm 6. September 1854 zur Kunde gebracht. (Tecklenborg, Handlexicon für Rheder, Versicherer und Schiffscapitaine, Bremen 1856, Anhang Nr. 111.)

[4]) Vergl. Note 1.

[1]) Soetbeer, Schiffahrts-Gesetze ꝛc.

die Küstenfahrt ist meistens den National-Schiffen ausschließlich vorbehalten.

Was insbesondere anbetrifft:

1) Hayti. Ein Gesetz vom 22. Juli 1838 (loi sur l'administration et la direction des douanes) Art. 16 bestimmt, daß die Einfuhrzölle und Tonnengelder um eine Additional-Abgabe von 10 % von dem Betrag der tarifmäßigen Sätze für die Waaren und die Schiffe derjenigen Staaten erhöht werden sollen, welche in der Republik keine bei der Regierung accreditirten Consuln oder consularische Agenten anstellen.

Diese Maaßregel ist hauptsächlich gegen die Vereinigten Staaten von Nordamerika gerichtet, welche die Selbstständigkeit des Negerstaates nicht anerkannt haben. Die meisten der übrigen mit Hayti im Verkehr stehenden Staaten haben daselbst Consuln.

2) Neu-Granada. Der neueste Tarif vom 14. Juni 1847 enthält rücksichtlich der Waaren-Einfuhr- wie Ausfuhrzölle keinerlei Differential-Bestimmungen, weder nach dem Ursprung der Waaren, noch nach der Flagge, unter welcher sie ein- oder ausgeführt werden.

Hinsichtlich der Schiffsabgaben bestand hier freilich schon früher die Bestimmung, daß es fremden Schiffen gestattet sein solle, ohne wiederholte Entrichtung der Hafenabgaben in den verschiedenen Häfen der Republik Ladung einzunehmen. Die Bevorzugung der nationalen Flagge ist in dieser Beziehung jedoch erst durch das Gesetz vom 25. Juni 1856[2]) aufgehoben, nach welchem Tonnen- und Hafengelder, so wie die Gebühr für den Besuch von Zollbeamten künftig in allen Häfen der Republik einschließlich der Freihäfen Panama, Cartagena, Choco, Buenaventura und Tumaco überhaupt nur eine einzige Abgabe bilden sollen,

---

[2]) Mittheilung der Hamburger Börsen-Halle vom 19. November 1856, Nr. 13,833.

deren Betrag, ohne eine Differential-Bestimmung, für Schiffe unter 100 Tonnen auf 40 Contaros, für jede Tonne darüber auf 20 Contaros festgesetzt ist.

Von der Zahlung dieses Tonnengeldes können fremde Postschiffe und Dampfböte, wenn sie die Correspondenz zwischen den Häfen der Republik frei befördern, durch besondern Erlaß der Regierung befreit werden. Schiffe in Ballast sind davon überhaupt befreit, ebenso jedes Emigranten-Schiff, wenn es 50 für Neu-Granada bestimmte Einwanderer ausschifft.

Die Küstenfahrt ist seit dem März 1854 für alle Flaggen frei gegeben [3]).

3) Venezuela. Jede Bevorzugung der nationalen Flagge ist seit 1840 gefallen, mit Ausnahme des Küstenhandels, jedoch ist es den fremden wie den einheimischen Schiffen gestattet, an verschiedenen Häfen zu löschen und zu laden [4]). Alle Ausfuhrzölle für die Landeserzeugnisse sind durch ein Decret vom 31. März 1841 aufgehoben, und zur Belebung des Schiffsbaues ist durch ein Gesetz vom 23. Mai 1845 für alle Materialien eines neu erbauten Schiffes Rückerstattung von den Eingangsabgaben und außerdem für das neu erbaute Schiff während des ersten Jahres Befreiung von den Hafengeldern bewilligt worden.

Von den Häfen sind laut Decret vom 3. November 1856, Art. 1 und 2, geöffnet [5]):

a. Für die allgemeine Waaren-Ein- und Ausfuhr: Cindad de Bolivar, La Guayra, Puerto Cabello, La Vela, Maracaibo, Barcelona.

b. Für die Ausfuhr, aber nur zur Waaren-Einfuhr für den eigenen Gebrauch: Cumana, Carupano und Cariaquito, Canno colorado und Barrancas, Pampatao und Juan Griego.

---

[3]) Hamburger B.-H. vom 8. April 1854, Nr. 13,014.

[4]) Hamburger B.-H. vom 6. Februar 1857, Nr. 13,901.

[5]) Hamburger B.-H. vom 10. Februar 1857, Nr. 13,904.

4) Bolivia. Der Tarif vom 2. November 1844 enthält keine Bestimmungen wegen Differential-Zölle zur Begünstigung der nationalen Flaggen oder der directen Einfuhr. Den auf den Werften zu Cobija erbauten Schiffen sollen jedoch gewisse Vorrechte eingeräumt sein.

5) Die Central-Amerikanischen Staaten Guatemala, Honduras oder Comayagua, San Salvador, Nicaragua und Costarica. In dem Zollgesetze der Föderal-Republik vom Jahr 1837 ist die Schiffsabgabe für jedes fremde wie einheimische Fahrzeug im Ganzen auf 4 Realen pr. Tonne festgesetzt, und soll diese Abgabe auch beim Anlaufen verschiedener Häfen nur einmal bezahlt werden; die Eingangsabgabe für alle Waare jeglichen Ursprungs ist ganz allgemein auf 20 Procent bestimmt.

Obgleich die Föderal-Republik nicht mehr besteht, so scheint doch in den einzelnen Freistaaten keine erhebliche Veränderung Statt gefunden zu haben.

IV. Toscana, die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, Brasilien und Chili [1].

§ 55.

In diesen Staaten herrscht das Reciprocitäts-System. Sie behandeln die Flaggen aller derjenigen Staaten, sowohl hinsichtlich der Abgaben von Waaren, wie von Schiffen, auf gleichem Fuße mit der National-Flagge, welche auch ihren Flaggen die Gleichstellung mit der nationalen in ihren Häfen gewähren. In diesem Verlangen einer reciproken Behandlung der eigenen Schiffe im Auslande kann ein Streben nach Bevorzugung der National-Flagge nicht gefunden werden, und müssen daher auch

---

[1]) Soetbeer, Schiffahrts-Gesetze &c.

diese Staaten zu denjenigen gerechnet werden, welche dem Principe der freien Schiffahrt huldigen.

1) Toscana. Der den ganzen Handel in sich concentrirende Haupthafen Livorno ist ein Freihafen. Die Gleichstellung fremder Schiffe in Bezug auf Waaren-Zölle ist in Toscana ganz allgemein, und an die Bedingung der Reciprocität nicht geknüpft. Dagegen bestimmt die Bekanntmachung des Regierungs-Secretairs zu Livorno vom 27. October 1846, daß in Bezug auf Schiffsabgaben zu einer gleich günstigen Behandlung wie die National-Schiffe nur die Fahrzeuge derjenigen Nationen zugelassen werden sollen, welche durch Reciprocitäts-Vertrag die Toscanische Flagge in ihren Häfen zu denselben Schiffahrts-Abgaben zulassen, welchen die einheimischen Schiffe unterliegen.

National-Schiffe haben nur die Hälfte des tarifmäßigen Ankergeldes und der Gebühr für den Ausgangspaß zu entrichten.

2) Vereinigte Staaten von Nord-Amerika. Die Congreß-Acte vom 27. April 1816 (und 30. August 1842) verfügt, daß soweit nicht schon sonstige discriminirende Abgaben beständen, für die Einfuhr von Waaren in fremden Schiffen ein Aufschlagszoll von 10 pCt. der tarifmäßigen Sätze erhoben werden solle, und durch Congreß-Acte vom 1. März 1817 ist angeordnet, daß keine Boden- oder Industrie-Erzeugnisse aus einem fremden Hafen in die Vereinigten Staaten eingeführt werden dürfen, außer in Schiffen der Vereinigten Staaten oder in Schiffen, welche wirklich Bürgern oder Unterthanen des Ursprungs- oder Fabrikations-Landes, oder des Landes, in welchem jene Erzeugnisse allein zur Ausfuhr verschifft werden können, oder gewöhnlich verschifft zu werden pflegen, ausschließlich angehören.

An Schiffsabgaben haben fremde Schiffe Extraabgaben von ½ Doll. Tonnengeld und ½ Doll. Leuchtfeuergeld pr. Tonne zu entrichten nach Vorschrift der Congreß-Acten vom 20. Juli 1790, 27. März 1804 und 14. Januar 1817.

Allen diesen Bestimmungen sollen jedoch nach wiederholter ausdrücklicher Erklärung die Schiffe derjenigen Staaten, welche keine analoge Anordnungen zum Nachtheile der Vereinigten Staaten getroffen haben, nicht unterliegen, und ist der Präsident der Vereinigten Staaten durch Congreß-Acten vom 24. Mai 1828 und 31. Mai 1830 ermächtigt, die Differentialabgaben für die Schiffe dieser Staaten aufzuheben.

In dem Waaren-Zolltarif von 1842 und 1846 finden sich zur Begünstigung der nationalen Schiffahrt und der directen Einfuhr keine anderweitigen Anordnungen, als die Bestimmung, daß Thee und Caffee, direct aus den Productions-Plätzen eingeführt, in Amerikanischen Schiffen zollfrei zugelassen werden soll, wogegen die Artikel bei sonstiger Einfuhr einem Eingangszolle von 20 pCt. vom Werthe unterliegen. Die Begünstigung der zollfreien Einfuhr ist auch auf die Einfuhr von Caffee, welcher das Product der Niederländischen Besitzungen ist, aus Niederländischen Häfen in Amerikanischen Schiffen ausgedehnt worden.

Die dem Reciprocitäts-Principe zufolge mit den Amerikanischen Schiffen gleichgestellten Flaggen nehmen auch an dieser Begünstigung Theil.

Die Frachtfahrt zwischen Häfen der Vereinigten Staaten ist den National-Schiffen vorbehalten.

3) Brasilien. Das Decret vom 1. October 1847 bestimmt, daß alle in fremden Schiffen eingeführten fremden und für den Verbrauch dispachirten Waaren ein Drittel mehr, als die im Tarife festgesetzten Zollsätze zu zahlen haben, und daß die Abgabe des Tonnengeldes auf fremde Schiffe nur ein Drittel höher gestellt ist, als sie in jedem einzelnen der im Decrete vom 20. Juli 1844 näher bezeichneten Fälle bestimmt ist. (Art. 1 und 2.)

Von diesen Differential-Abgaben sind die Schiffe derjenigen Nationen ausgeschlossen, welche durch irgend welche nach inter-

nationalen Gebräuchen geschlossene Uebereinkünfte oder Conventionen sich verpflichten, die Brasilianischen Schiffe in ihren Häfen während eines bestimmten Zeitraumes wie ihre eigenen aufzunehmen und zu behandeln, und zwar in Hinsicht aller Hafenkosten und Ausgaben, welche dem Staate oder an Privatpersonen für nothwendige Dienste zu zahlen sind, so wie auch hinsichtlich der Zollabgaben. (Art. 3.)

Die Cabotage scheint fremden Flaggen nicht untersagt zu sein, jedoch haben die National-Schiffe hiebei den Vorzug, daß sie bei diesem Verkehre nur ein Zehntel des Ankergeldes zu entrichten haben, oder selbst nur die Hälfte dieses Satzes, sobald mindestens die halbe Mannschaft aus Brasilianischen Bürgern besteht.

Auch nach dem tief im Innern des Landes in der Provinz Matto Grosso am Flusse Paraguay belegenen Hafen Albuquerque von andern Häfen des Landes aus Küstenschiffahrt zu treiben, ist fremden Schiffen durch Decret vom 25. September 1856 gestattet [2]), wenn keine Brasilianischen Fahrzeuge zu dem Zwecke verfügbar sind. Auch können Güter der Provinz Matto Grosso als Rückfracht-Ladungen nach den Einfuhr-Zollämtern des Reiches zurückgeführt werden.

4) Chili. Der Chilenische Tarif vom November 1845 hat die durch das Zollgesetz vom 8. Januar 1834 bestimmten Differentialzölle unberührt gelassen. Darnach haben Waaren, welche durch Nationalschiffe, die in der Fremde erbaut sind, eingeführt werden, Anspruch auf Erlaß von 10 pCt. vom Betrage der tarifmäßigen Einfuhrzölle, geschieht die Einfuhr durch Chilenische Schiffe, die auf einer einheimischen Werfte erbaut sind, so beträgt der Erlaß 20 pCt. Diese Prämie wird aber nur in dem Falle gewährt, wenn das Chilenische Schiff aus fremden Welttheilen oder von einem an der andern Seite des

---

[2]) Mittheilung der Hamb. B.-H. vom 17. Dec. 1856. Nr. 13,857.

Cap Horn gelegenen Amerikanischen Hafen kommt. National-Schiffe, welche von der Westküste Amerikas oder von den Inseln des stillen Oceans kommen, genießen nur für diejenigen Waaren einen Rückzoll, welche Producte des Abgangslandes sind.

Außerdem sind die Nationalschiffe hinsichtlich des Tonnengeldes begünstigt, indem fremde Schiffe 2 Realen pr. Tonne zu erlegen haben, nationale dagegen davon frei sind.

In Folge der Congreß-Acte vom 16. Juli 1850[3]) sollen die Schiffe derjenigen Staaten, welche der Chilenischen Flagge Reciprocität gewähren, mit ihren Ladungen in den Häfen der Republik ganz den nationalen Schiffen, denen nur die Küstenschiffahrt ausschließlich vorbehalten ist, gleichgestellt werden, so daß von ihnen und ihren Ladungen keine höheren Abgaben oder Zölle erhoben werden sollen, als von Schiffen und Ladungen unter nationaler Flagge, und ohne daran die Bedingung zu knüpfen, daß die Ladungen Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Länder sein müssen, unter deren Flagge sie eingeführt werden.

Diejenigen Staaten, welche vertragsmäßig die Flaggen obiger 4 Staaten auf gleichem Fuße mit der nationalen behandeln, sind aus der Zusammenstellung der Handels- und Schiffahrts-Verträge in § 65 zu erkennen.

In Mecklenburg wird den Schiffen aller jener Staaten die gewünschte Reciprocität gewährt. (§ 65. V.)

Außer Großbritannien, den Niederlanden und theilweise Toscana hat von den Europäischen Staaten bis jetzt kein anderer Staat die Gleichberechtigung der fremden und nationalen Flagge zum Gesetz erhoben. Die bestehende Gleichstellung basirt bei den übrigen auf Verträgen.

---

[3]) Hamb. B.-H. vom 17. October 1850, Nr. 11,925.

Zweites Kapitel.

System zum Schutze nationaler Schiffahrt.

I. Entstehung und Charakter.

§ 56.

1) Das System zum Schutze nationaler Schiffahrt beruht auf der Ansicht, daß dieselbe nur gedeihen und erstarken könne, wenn nicht bloß der Schiffahrtsverkehr zwischen den Häfen des Inlandes, die sog. Küstenschiffahrt, sondern auch der Handel zwischen dem In- und Auslande möglichst ihr allein, mit möglichster Ausschließung aller ausländischen Concurrenz überwiesen werde. Es stammt dieser Gedanke aus den Zeiten, wo der Gesichtskreis der Nationen über die Nachbarländer nicht hinausreichte, und fernere Länder zu den unbekannten gehörten. Es erstreckte sich damals die Schiffahrt kaum über die nachbarlichen Meere hinaus, und fand ihre Aufgabe nur darin, Dienerin ihres Heimathslandes zu sein. Sie überbrachte die Erzeugnisse der Heimath dem Auslande und holte die Bedürfnisse für die Heimath von dort herbei. Die heimathlichen Häfen galten als die natürlichen Ausgangs- und Rückkehrplätze für die Seefahrten der nationalen Flagge, und ist auf dieser Stufe der Entwickelung des Handels und der Schiffahrt die Furcht erklärlich, daß bei uneingeschränkter Concurrenz der fremden Schiffe ein zu großer Theil der vorhandenen Frachten durch diese absorbirt werden dürfte, als daß für die einheimischen Schiffe noch hinreichende Beschäftigung übrig bleiben würde.

Es ist daher das Bestreben aller Seestaaten gewesen, ein solches Resultat zu verhüten. Aus dem Grunde hat man die nationalen Schiffe in mancherlei Beziehungen vor den fremden

begünstigt, und es dadurch allerdings erreicht, daß der einheimische Seehandel vorzüglich ihnen erhalten blieb. Es lag diese Maaßregel damals im Interesse der Schiffahrt, d. h. — der Rhederei —; aber man bedachte nicht, daß sie ohne Vortheil, gegentheils zum Nachtheil für die Entwickelung und das Aufblühen des Seehandels war, dem es um möglichst niedrige Frachtpreise zu thun ist, und der solche nur bei möglichst großer Concurrenz von Schiffen findet.

Die Privilegirung der einheimischen Schiffe kann unter Umständen, wenn auch nur in ihrer ersten Wirkung, den Eigenthümern der Schiffe nützen, vertheuert aber die Waaren und schadet dem Seehandel. Sie widerstreitet daher dem Interesse der Consumenten, d. i. der Allgemeinheit nicht minder, als dem der Kauf- und Handelsleute.

Es ist diese Maaßregel zuerst in England ins Leben getreten durch die Navigationsacte von 1651 (§ 52). Alle übrigen Seestaaten folgten successive darin nach, sei es aus Ueberzeugung von der Nothwendigkeit und Richtigkeit des Principes, oder um Reciprocität zu üben.

2) Die Art der Bevorzugung der einheimischen Flagge ist bei den verschiedenen Staaten verschieden und auch der Grad derselben ist bei dem einen Staate größer als bei dem andern. Die gewöhnlichen Arten der Privilegirung sind:

a. Den einheimischen Schiffen steht die ausschließliche Berechtigung zur Schiffahrt zu, entweder hinsichtlich des Exports oder Imports gewisser Artikel, oder hinsichtlich des Verkehrs zwischen bestimmten Häfen, namentlich zwischen den Häfen des Mutterlandes, zwischen diesen und den Colonien, und zwischen den einzelnen Häfen der letzteren. — Küstenfahrt, Colonialfahrt. —

b. Die Producte anderer Länder dürfen nur durch einheimische, und Schiffe des Productionslandes importirt werden.

c. Alle oder gewisse Waaren und Güter entweder über-

haupt, oder nur hinsichtlich der Fahrt zwischen gewissen Orten, namentlich zwischen dem Mutterlande und den Colonien, unterliegen einem niedrigeren Zolle, wenn sie in einheimischen Schiffen importirt oder exportirt werden, als in fremden Schiffen. — Differentialzölle. — Die Größe dieser Differenz in den Zöllen pflegt bis 50 pCt. zu betragen.

d. Die Schiffsabgaben sind für fremde Schiffe höher, als für einheimische, oft doppelt so hoch.

Von diesen Arten der Bevorzugung finden sich die ausschließliche Berechtigung der einheimischen Flagge zur Küstenfahrt, Differentialzölle, und eine Differenz in den Schiffsabgaben ohne Ausnahme in allen Staaten, welche überhaupt der Privilegirung nationaler Schiffahrt huldigen; auch die Colonialfahrt ist regelmäßig der nationalen Flagge vorbehalten.

Die genauere Mittheilung der in den einzelnen Staaten herrschenden Beschränkungen auswärtiger Schiffahrt muß einer Darstellung der Special-Staatsrechte überlassen bleiben; nur die in Mecklenburg-Schwerin bestehenden desfallsigen Verhältnisse finden hier eine Stelle.

Im Uebrigen ist eine Zusammenstellung der Schiffahrtsgesetze verschiedener Länder im Jahre 1847 von Soetbeer, in seinem Werke: Schiffahrts-Gesetze, so wie Handels- und Schiffahrts-Verträge verschiedener Staaten im Jahre 1847 gegeben. Auch bei v. Kaltenborn's Seerecht, § 19—37, der aus dem obigen Werke geschöpft hat, findet sich eine Uebersicht der particulären Staatsrechte der Europäischen und einiger Amerikanischen Seestaaten [1]). Die neueren, seit 1848 bekannt gewordenen Schiffahrtsverordnungen sind in den §§ 58—64 hervorgehoben. Es sind dies hauptsächlich Gesetze der Mittel- und Südamerikanischen Republiken. Bei der fortdauernden Entwickelung eines lebhaften Handelsverkehrs mit diesen Ländern scheint die Kennt-

[1]) Siehe auch Pöhls, Seerecht, Theil I. § 361.

niß dieser Verordnungen von besonderem Interesse, dagegen der wiederholte Abdruck der älteren Schiffahrtsgesetze, namentlich der Europäischen Staaten, für die Wissenschaft ohne Nutzen, und für die Handelswelt der bestehenden Verträge wegen entbehrlich.

II. Das Mecklenburgische Schiffahrts-System.

§ 57.

In den beiden Mecklenburg-Schwerinschen Häfen wird ein verschiedenes Princip befolgt. In Rostock ist die einheimische Flagge, wenn auch nur in beschränktem Maaße, bevorzugt, in Wismar gar nicht. Die Küstenfahrt ist auch für fremde Flaggen frei, da kein Gesetz existirt, welches dies verhinderte.

A. Rostock.

I. Für Waaren besteht hier ein Differentialzoll sowohl bei der Großherzoglichen, als auch bei der städtischen Steuer in der Art:

1) Bei Großherzoglicher Steuer, der sog. Accise müssen alle in fremden Schiffen ein- und ausgehenden Waaren, wenn sie für fremde Rechnung abgeladen sind, die Hälfte mehr geben (außer Butter, Käse und Speck, welches der Armuth zum Besten nicht höher beschwert werden soll). Auch hat ein fremder Schiffer, welcher in Rostock für einheimische Rechnung ladet, für so viel Last Gut, als er wirklich einnimmt, an Zulage in die Accise, à Last 16 ßl. N. V., zu entrichten; würde das eingeladene Gut nicht zu Lasten zu setzen sein, so soll der Schiffer nach Proportion dessen, was das Schiff an Lasten halten kann, und was er wirklich an Waaren geladen hat, die obengedachte Zulage bezahlen.

Mit fremden Schiffen einkommende Waaren für einheimische Rechnung erlegen nur die gewöhnliche Accise; und

ebenso ein- und ausgehende Waaren mit einheimischen Schiffen für fremde Rechnung [1]).

Die Accise wird nach der Rolle vom 28. Juni 1748 erhoben, welche ihre gesetzliche Kraft in dem § 6 des Erbvertrages der Stadt Rostock mit dem Herzoge Christian Ludwig vom 26. April 1748 [2]) hat.

Alle in Wärnemünde zu Rothhafen einkommenden Schiffe sind laut Großherzoglicher Verfügung vom 24. September 1850 gebührenfrei. (Nota 7.)

2) Der städtische Waarenzoll, die sog. Accise-Zulage, welche noch außer der Großherzoglichen Accise zu erlegen ist, wird bei fremden Schiffen in demselben Falle um die Hälfte erhöhet, wo die Großherzogliche Accise die Hälfte des gewöhnlichen Steuersatzes mehr wahrnimmt. Die Accise-Zulage wird auf Grund der Rostocker Steuer-Verordnung vom 30. Juni 1772 [3]) erhoben. Nach derselben müssen Kauf- und Handelsleute als Erwerb- und Nahrungssteuer für diejenigen Waaren, für welche die Großherzogliche Accise dem Werthe nach berichtigt wird, 3 Pfennige vom Thaler des dort grundleglich gemachten Werthes geben; hingegen von denjenigen Sachen, welche bei der Accise stückweise bezahlt werden, den vierten Theil der daselbst geschehenen Berichtigung. In Folge der städtischen Verordnung vom 28. December 1832 [4]) ist jedoch diese Accise-Zulage doppelt zu erlegen, und dabei in Erinnerung gebracht, daß eine Creditirung der Zulagserlegnisse, auch selbst auf kurze Zeit, überall nicht stattfinden darf.

Für die von Weinen zu entrichtende Accise-Zulage ist speciell verordnet, daß die Versteuerung nicht nach der Werth-

---

[1]) Rostocker Accise-Rolle vom 28. Juni 1748. (Schröders Repertorium des Rostockschen Rechts „Accise". S. 7.)

[2]) Blanck, Gesetzsammlung. S. 29.

[3]) Schröders Repertorium „Steuer". S. 515.

[4]) Blanck, l. c. S. 432.

angabe, sondern nach Stückzahl geschehen soll, und sind die desfallsigen Erlegnisse regulirt. Die Regulirung sollte freilich nur auf zwei Jahre gelten, ist jedoch beibehalten[5]).

Zugleich mit der Accise-Zulage wird auch von allen zur See einkommenden Waaren ein Dammzoll erhoben; er beträgt von allen denjenigen Waaren, für welche er in dem speciellen Tarif nicht ausdrücklich bestimmt ist, 3 ßl. M. W. pro Schiffpfund[6]).

II. Die Schiffsabgaben, welche in dem Hafen von Rostock zu erlegen sind, sind zum Theil verschieden für einheimische und fremde Schiffe, zum Theil gleich. Bei allen Warnemünder Abgaben, also namentlich beim Lootsengeld, besteht kein Unterschied; ebenso auch hinsichtlich der Rostocker Lootsengebühren; bei den sonstigen Abgaben haben fremde Schiffe meistens die Hälfte mehr, mitunter auch das Doppelte zu zahlen. Die Schiffsabgaben sind theils Großherzogliche, theils städtische. Bei den ersteren wird auch noch ein Unterschied zwischen Rostocker und Mecklenburgischen Schiffen gemacht, theils zu Gunsten ersterer, theils zu Gunsten letzterer. Hinsichtlich der städtischen Abgaben sind die Rostocker Schiffe vor den Mecklenburgischen nicht privilegirt[7]).

Die Anlage B. enthält die Zusammenstellung gesammter in den Häfen von Rostock und Warnemünde zu erlegenden Schiffsabgaben.

Schiffe, welche Warnemünde bloß als Nothhafen anlaufen und ohne in Rostock Geschäfte zu treiben oder ihr Schiff aufzulegen, wieder auslaufen, sind sowohl von den bei Großherzoglicher Accise zu erlegenden Gebühren, excl. Schiffer-

---

[5]) Rostocksche Verordnung vom 20. Mai 1836. (Blanck, l. c. S. 472.)

[6]) Revidirter Tarif des Dammzolles vom 11. Mai 1838 (Blanck, S. 492) und Verordnung vom 28. April 1857. (O. B. 1857, Nr. 12.)

[7]) Reg.-Rescript an Bürgermeister und Rath zu Rostock vom 22. Febr. 1820. (Blanck, l. c. S. 261.)

Einlage[8]), als auch von denjenigen städtischen Abgaben frei, welche an das Aerarium zu zahlen sind[9]).

B. Wismar.

Hier wird weder bei Erhebung des Waarenzolles, noch der Schiffsabgaben zwischen einheimischer und fremder Flagge unterschieden. Die städtischen Abgaben der in Wismar einkommenden und ausgehenden Schiffe sind durch eine städtische Verordnung vom 8. Juni 1855 neu regulirt[10]). Das Regulativ ist als Anlage C. abgedruckt.

Die veralteten Geldsorten des „Mecklenburg. Valeur" und der „N²/₃", auf welche noch sowohl die Mecklenburgischen Zolltarife, als auch die Rostocker und Warnemünder Schiffsabgaben lauten, werden in das gesetzliche, nach dem 14 Thalerfuße ausgeprägte Courantgeld mit resp. 20 und 16²/₃ Procent Agio convertirt. (100 Rthlr. M. V. = 120 Rthlr. Crt. und 100 Rthr. N²/₃ = 116²/₃ Rthlr. Crt.) Reductionstabellen, namentlich auch für die kleineren (Schillings- und Pfennings-) Münzen sind officiell bekannt gemacht[11]).

Die in Mecklenburg privilegirten Flaggen siehe § 65.

III. Milderung des Schutz-Schiffahrtssystems.

§ 58.

Die nachtheiligen Folgen, welche die Beschränkung der Concurrenz fremder Schiffe für den nationalen Handel mit sich brachten, wurden immer fühlbarer, je mehr sich der Handel

---

[8]) Großherzogliche Verfügung vom 24. Sept. 1850. (Dienst-Instruct. für den Voigt zu Warnemünde vom 4. Dec. 1856.)

[9]) Verordnung vom 14. Juni 1850. (Verordnungsbuch des Gewetts. S. 295.)

[10]) Raabe, Gesetzsammlung für Mecklenburg-Schwerin. Bd. V. S. 900.

[11]) Landesherrliche Verordnung vom 5. April 1848. (Offic. Wochenblatt 1848. Nr. 15.)

vermehrte und nach entlegenen Ländern verbreitete. Es entstand daher das Bestreben der Staaten, einerseits die Theilnahme ausländischer Schiffahrt an dem einheimischen Handel zu erleichtern, andererseits die Concurrenz der inländischen Flagge im auswärtigen Seehandel zu ermöglichen; letzteres um so mehr, als die Schiffahrt in ihrer fortschreitenden Ausbildung und Entwickelung sich bestrebte, nicht mehr allein die Trägerin des inländischen Handels zu sein, sondern bereit war, auch dem Auslande für seinen Verkehr mit auswärtigen Staaten zu dienen, und sich so zur Vermittlerin des allgemeinen Welthandels, ohne Rücksicht auf nationale Grenzen, emporzuschwingen.

Die einzelnen Staaten sind daher, namentlich seit dem jetzigen Jahrhundert, besonders jedoch seit den letzten 10 bis 20 Jahren, bemüht gewesen, die beengenden Fesseln des Schutzsystems zu lösen, und wo möglich unfühlbar zu machen, theils durch dahin zielende Schiffahrtsgesetze, theils durch Abschließung von Handels- und Schiffahrtsverträgen mit andern Staaten. Bei der Abschließung solcher Verträge ist nicht bloß möglichste Gegenseitigkeit in der Behandlung der beiderteiligen Flaggen, sondern auch möglichste Gleichstellung der nationalen und fremden Flagge das allgemeine Bestreben gewesen.

A. Neuere Schiffahrtsgesetze.

§ 59.

Aus einer Anzahl von Staaten, welche sich zum System der freien Schiffahrt principiell noch nicht, oder doch nicht vollständig bekannt haben, sind während der letzten 10 Jahre bis zum Jahre 1857 mehrere Schiffahrtsverordnungen in Bezug auf die Behandlung der fremden Flaggen in jenen Ländern bekannt geworden. Dieselben sind des allgemeinen Interesses wegen nachstehend mitgetheilt. Aus ihnen ist ersichtlich, daß auch diese Klasse von Seestaaten bei der Regulirung ihrer Schiffahrtsverhältnisse eine Richtung eingeschlagen hat, welche sie dem System

der freien Schifffahrt und der Gleichstellung der fremden und nationalen Flaggen zum Theil schon sehr nahe gebracht, im Uebrigen doch genähert hat. Es ist dies sowohl hinsichtlich der Waarenzölle, als auch der Schiffsabgaben bemerkbar. Die Küstenfahrt ist nur selten den fremden Flaggen freigegeben. Zur Aufhebung allen Unterschiedes für fremde und nationale Flaggen scheinen die einzelnen Staaten jedoch in Bezug auf Schiffsabgaben geneigter, als hinsichtlich der Zölle, indem hier mehr ein Streben auf Erniedrigung derselben, bis zur gänzlichen Zollfreiheit für einzelne Artikel erkennbar ist, als die Aufhebung bestehender Differentialzölle.

1) Aufhebung der Differentialzölle auf Waaren, mit Beibehaltung einer Differenz in Schiffsabgaben.

§ 60.

a. Belgien. Es ist derjenige Europäische Staat, welcher, neben Beibehaltung eines Unterschiedes für fremde und nationale Flagge in Bezug auf Schiffsabgaben, alle Differentialzölle auf Waaren aufgehoben hat[1]). Durch die Verordnung vom 19. Juni 1856, die Revision des Zollgesetzes und Zolltarifes betreffend, ist solches verfügt worden. Freilich soll dieselbe erst mit dem 1. Januar 1858 allgemein in Kraft treten; der Regierung ist es jedoch gestattet, auch schon vorher die neuen Tarifsätze, sei es ganz oder theilweise, durch Königliche Verordnung in Kraft treten zu lassen, und ist dies bereits für alle Sätze, mit Ausnahme weniger Artikel, geschehen[2]).

Durch Artikel II. des Zollgesetzes ist die Regierung aber auch ermächtigt, höhere Eingangsabgaben von solchen Ländern

---

[1]) Mittheilung der Hamburger B.-H. vom 29. November 1856. Nr. 13,842.

[2]) Hamburger B.-H. vom 3. und 4. Dec. 1856. Nr. 13,845 und 46.

zu fordern, wo Belgische Schiffe oder Waaren mit höhern Abgaben belegt sind, als die eigenen.

b. Uruguay[3]). Hinsichtlich der Waareneinfuhr bestehen daselbst keine Differentialzölle zu Gunsten der Nationalflagge; in Bezug auf Schiffsabgaben ist letztere jedoch bevorzugt. Nationalschiffe zahlen an Tonnengeldern pr. Tonne 2 Realen Crt., für Einklariren 10 Dollars 10 Cents, und für Hafen-Lootsgeld 2 Dollars, fremde dagegen resp. 3 Realen, 35 Dollars und 10 Dollars Crt.

Der Municipalzoll von 4 Procent ad valorem auf alle Importen ist durch Decret vom 4. August 1852 abgeschafft[4]).

c. Ecuador[5]) Die nationale Schiffahrt ist hinsichtlich der Schiffsabgaben bevorzugt, indem nationale Schiffe an Tonnengeld pr. Tonne 2 Realen, Hafengeld 4 Dollars und Ankergeld 12 Dollars, fremde dagegen resp. 4 Realen, 6 und 16 Dollars zu zahlen haben.

Außerdem ist durch Decret vom 23. August 1845 noch für die auf der Werfte von Guayaquil erbaueten und unter nationaler Flagge verbleibenden Schiffe speciell bestimmt, daß dieselben von den vorgedachten Schiffsabgaben befreit sein, und daß auf die Ladungen derselben ein Zollrabatt von 3 Procent auf den Betrag der Einfuhrzölle bewilligt werden solle.

2) Gleichstellung der fremden und nationalen Flagge hinsichtlich der Schiffsabgaben unter der Bedingung der Reciprocität, mit Beibehaltung von Differentialzöllen auf Waaren.

§ 61.

a. Spanien. Seit dem 1. Januar 1852 genießen die Schiffe derjenigen Nationen, welche der spanischen Flagge gleiche

[3]) Soetbeer, Schiffahrtsgesetze rc. S. 33.
[4]) Hamburger Börsenhalle vom 18. Sept. 1852. Nr. 12,526.
[5]) Soetbeer, Schiffahrtsgesetze rc. S. 34.

Vortheile gewähren, die Gleichstellung mit derselben in Bezug auf Hafen- und Schiffahrtsabgaben. Die Schiffe anderer Nationen zahlen ein Tonnengeld von 2 Realen, so wie 1/4 Real für jede 100 Pfund gelöschter oder eingenommener Waaren; und zwar soll das Tonnengeld in dem ersten Hafen, woselbst das Schiff einläuft, die Ladungsabgabe hingegen in demjenigen Hafen, wo die Entlöschung oder Ladung stattfindet, erhoben werden. Schiffe von 20 bis 60 Tonnen bezahlen nur die Hälfte des Tonnengeldes, so wie solche unter 20 Tonnen nur die Hälfte der Ladungsabgabe [1]).

Der Mecklenburgischen Flagge ist die Gleichstellung mit der Spanischen in Bezug auf Schiffsabgaben durch ein Decret vom 27. Sept. 1852 gewährt [2]).

Die in Torrevieja von ausländischen Schiffen bis dahin bezahlte Leuchtthurmabgabe von 2 Realen pr. Tonne ist durch Verordnung vom 22. Januar 1852 aufgehoben, und laut Verordnung vom 25. Februar 1852 sind die dort in Ballast ankommenden Schiffe, welche daselbst Salz laden wollen, von der bisher bezahlten Abgabe von 2 Realen pr. Ton für Ankergrund und 1/4 Real pr. Ol. Salz fortan befreit [3]).

In den Häfen der Canarischen Inseln sind zufolge Decrets vom Mai 1852 sowohl Spanische, als andere Schiffe, welche während der Monate Mai, Juni, Juli und August dort anlaufen und weiter bestimmt sind, von den Hafen- und Ladungsabgaben frei, und ist den Capitainen eine Frist von 6 Tagen bis zur Einreichung eines Manifestes bewilligt, damit dieselben sich inzwischen mit Proviant und Wasser versehen können, um die Reise fortzusetzen. Im Fall von stürmischem Wetter oder bedeutendem Schaden ist der Civil-Gouverneur ermächtigt, diesen

---

1) Hamburger Börsen-Halle vom 13. Jan. 1852. Nr. 12,314.

2) Hamburger Börsen-Halle vom 21. Oct. 1852. Nr. 12,556.

3) Hamburger Börsen-Halle vom 31. März 1852. Nr. 12,381.

Termin nach Umständen auszudehnen. (§ 100, 1. b.) Im Juli 1852 sind die Häfen St. Cruz de Tenerifa, Orotava, Cindad Real, Las Palmas, St. Cruz de la Palma, Arecife, de Lazarote, Puerto de Cabras und San Sebastian zu Freihäfen erklärt [4]).

b. Peru. Laut amtlicher Mittheilung ist dort der früher vorhandene Unterschied für fremde und einheimische vom Auslande kommende Schiffe von mehr als 200 Tonnen Gehalt in Bezahlung des Tonnen- und Hafengeldes im Jahre 1852 aufgehoben worden, sofern von der Nation, welcher das fremde Schiff angehört, das gleiche Princip befolgt wird. Differentialzölle auf Waaren bestehen unverändert fort [5]).

Von Mecklenburgischer Seite ist bisher eine desfallsige Bekanntmachung nicht erfolgt.

c. Argentinische Conföderation oder La Plata. Senat und Repräsentantenkammer der Argentinischen Provinz Buenos Ayres haben unterm 6. September 1854 beschlossen, daß Schiffe befreundeter Nationen (naciones amigas) von mehr als 120 Toneladas in den Häfen des Staates Buenos Ayres an Hafen- und Tonnengeldern, Lootsgebühren und Bergungsgeldern im Falle von Havarie und Schiffbruch, nicht mehr entrichten sollen als Argentinische Fahrzeuge; und haben durch Decret vom 7/9 Juni 1856 die Häfen Bahia Blanca am Atlantischen Ocean, und Villa del Carmen am Rio Negro (Gränze Patagoniens) zu Freihäfen für Schiffe aller Flaggen erklärt, so daß daselbst keinerlei Hafenunkosten, mit alleiniger Ausnahme von Lootsgeld und Gesundheitsvisite, zu bezahlen sind; außerdem bleibt die Ein- und Ausfuhr in diesen

---

[4]) Hamb. B.-H. v. 21. Mai 1852, Nr. 12,425, und v. 23. Juli 1852, Nr. 12,479.

[5]) Hamb. B.-H. v. 29. Septbr. 1852, Nr. 12,537, und Soetbeer, Schifffahrts-Gesetze S. 34.

Häfen von allen Zöllen für den Zeitraum von 5 Jahren befreit[6]).

Dagegen hat der Argentinische Congreß zu Parana unterm 19. Juli 1856 beschlossen, das Handelsmonopol von Buenos Ayres, welches schon 1852 nach der Besiegung des General Rosas durch Proclamirung der Handels- und Schiffahrtsfreiheit aufgehoben, dessen Aufhebung jedoch von der Provinz Buenos Ayres nicht respectirt worden war, gänzlich zu brechen, und den directen Handel mit dem Auslande auch nach den im Innern des Landes an den schiffbaren Flüssen Parana und Uruguay belegenen Häfen zu ziehen. Zu dem Zwecke ist verordnet[7]), daß alle fremden Waaren, welche von Plätzen des Inlandes nach Flußhäfen der Conföderation importirt werden, einem höheren Zolle unterworfen sein sollen, als wenn sie direct vom Auslande kommen. Dieser Zoll beträgt das Doppelte von dem gewöhnlichen Zolle für Waaren, welche keinem besonderen Zolle unterworfen sind; für andere sind außer dem besonderen Zolle noch weitere 30 % vom Werthe zu bezahlen. Unter Inland sind die an dem La Plata innerhalb Cap St. Mary und St. Anthony belegenen Häfen (Buenos Ayres und Montevideo) verstanden[8]). Auf Natur- und Manufactur-Producte der Provinz Buenos Ayres, so wie der orientalischen Republik Uruguay, von Paraguay und der im Innern belegenen Besitzungen von Brasilien bezieht sich die Zollerhöhung nicht. Erstere unterliegen als National-Producte keinem Zolle, die der letzten drei Staaten dagegen dem gewöhnlichen Eingangszoll. (§ 100 h.)

---

6) Hamb. B.-H. v. 11. Januar 1855, Nr. 13,252, und v. 19. August 1856, Nr. 13,754.

7) Hamb. B.-H. v. 22. Novbr. 1856, Nr. 13,836.

8) Hamb. B.-H. v. 11. Octbr. 1856, Nr. 13,800, und v. 25. Novbr. 1856, Nr. 13,838.

3) Beschränkte Aufhebung von Schiffsabgaben.

§ 62.

Einige Staaten haben in gewissen Fällen und unter gewissen Bedingungen Freiheit von Schiffsabgaben, sowohl für nationale, als für fremde Schiffe verfügt. Solche Staaten sind, außer Spanien hinsichtlich Torrevieja und der Canarischen Inseln, wie § 61 erwähnt ist, folgende:

a. Sardinien. In Folge Decrets vom 4. April 1848 sind hier die Schiffe jeder Flagge, welche daselbst Salz nach dem Auslande laden wollen, von Anker-, Leuchtthurm- und Hafengebühren befreiet. Genua ist Freihafen [1]).

b. Dänemark. Ein Gesetz vom 9. Juni 1847 hat eine Befreiung von Schiffsabgaben in gewissen Fällen für Schiffe, welche in Dänische Häfen einlaufen, verfügt, und ist dasselbe laut Bekanntmachung des Dänischen Finanzministerii vom 6. Octbr. 1850 auch auf Dänisch-Westindien (St. Croix, St. Jean und St. Thomas) ausgedehnt, sowohl für Dänische, als auch für Schiffe solcher Nationen, in deren Colonien, oder, wenn sie keine besitzen, in deren eigenen Häfen den Dänischen Schiffen in ähnlichen Fällen ebenfalls Befreiung von Schiffsabgaben eingeräumt wird [2]).

c. Mexico. Die unterm 30. Januar 1854 von Santa Anna erlassene Navigations-Acte, welche unterm 24. Februar ej. a. publicirt ist, in Betreff der fremden und Mexicanischen Schiffahrt, hat wiederum das früher aufgehobene [3]) Schutz-Schiffahrtsprincip mit krasser Strenge eingeführt. Nach demselben (Art. 2) haben Waaren in fremden Schiffen außer dem im Tarif festgesetzten Einfuhrzoll noch einen außerordent-

---

[1]) Hamb. B.-H. v. 19. April 1848, Nr. 11,144. — v. Kaltenborn, Seerecht, § 31.

[2]) Hamb. B.-H. v. 31. Octbr. 1850, Nr. 11,937.

[3]) Soetbeer, Schiffahrts-Gesetze, S. 30.

lichen Zoll von 50 %, und fremde Schiffe an Schiffsabgaben doppelt soviel zu erlegen, als einheimische. Eine Gleichstellung der Flaggen findet nur in Folge von Vereinbarungen mit den betreffenden Staaten unter der Bedingung der Reciprocität statt. Dies gilt für Schiffsabgaben zwar allgemein, hinsichtlich der Waarenzölle soll jedoch überhaupt nur für solche Schiffe eine gleiche Behandlung mit den Mexicanischen Schiffen eintreten, welche Producte ihres Landes, sei es roh, oder verarbeitet bringen. Die Erzeugnisse und Fabrikate eines Landes, welche unter der Flagge eines anderen Landes importirt werden, sind ebenso, wie überhaupt die Schiffe derjenigen Staaten, welche keinen Handelsvertrag mit der Republik abgeschlossen haben (zu welchen zur Zeit auch Mecklenburg-Schwerin gehört), resp. den erwähnten Einfuhrzöllen und dem außerordentlichen Ausfuhrzolle, so wie dem zwiefachen Tonnengelde unterworfen[4]).

Gegen diese Schiffahrts-Acte sind von Seiten einzelner Staaten, welche mit der Mexicanischen Republik Handels- und Schiffahrtsverträge abgeschlossen hatten, Reclamationen erfolgt, namentlich von Frankreich, Preußen und den Hansestädten[5]), durch welche eine Bekanntmachung des Ministerii der Finanzen in Mexico veranlaßt ist, daß die Schiffahrtsverträge, welche Mexico abgeschlossen hat, durch jenes Gesetz nicht berührt werden, und daß die Schiffe, welche vertragsmäßig denen der meistbegünstigten Nation gleichgestellt sind, hinsichtlich aller Producte der Welt, die verbotenen allein ausgenommen, von jeder Zollerhöhung befreit sind[6]).

Das neue Zollgesetz vom 21. Januar 1856 verfügt:

I. Die dem auswärtigen Handel geöffneten Häfen und Zollämter sind folgende:

---

[4]) Hamb. B.-H. v. 5. April 1854, Nr. 13,018.

[5]) Hamb. B.-H. v. 3. Mai 1854, Nr. 13,035, v. 19. Mai 1854, Nr. 13,049 und v. 18. August 1854, Nr. 13,127.

[6]) Hamb. B.-H. vom 1. Decbr. 1854, Nr. 13,217.

a. Im Mexicanischen Golf: Sisal, Campeche, Tabasco, Vera Cruz, Tampico de Tamaulipas, Isla del Carmar (nur für den Hafenverkehr).

b. An der Südsee und im Golf von Californien (Cortes-Golf): Acapulco, San Blas, Manzarillo, Mazatlan, Guaymas.

c. An der Nordgrenze (am Rio del Norte oder Rio Grande): Matamoros, Camargo, Mier, Piedras negras, Monterey-Laredo, Presidio del norte, Paso del norte.

d. An der Südgrenze: Tonala (an der Südsee) Zapaluta.

Für den Küstenhandel sind geöffnet:

a. Im Mexicanischen Golf: Goatzocoalcos, Alvarado, Tecolutla, Tuxpam, Santecomapan.

b. An der Südsee: Zihuatanejo, La Escondida.

c. Im Californischen Golf: Cabo de San Lucas, La Paz, Navachiste, Altata.

II. Für die in diesen Häfen von fremden Schiffen, mit Waaren beladen, zu erlegenden Abgaben gelten folgende Bestimmungen:

1) Segelschiffe haben zu bezahlen:

Tonnengeld pr. Tonne ihres Maaßgehalts....	1 $
Loots- und Ankergeld....................	25 „
Feuergelder, ein- und ausgehend...........	25 „
Loots- und Ankergeld in den Küstenhäfen.....	12 „
Wassergeld [7]) per Tonelada................	1 „

2) Dampfschiffe aller Nationen sind, auch wenn sie beladen, vom Tonnengelde frei, bezahlen dagegen Wassergeld wie die Segelschiffe:

Loots- und Ankergeld....................	30 $
„ „ in den Küstenhäfen.....	20 „
Feuergelder einkommend, wenn beladen.......	100 „
„ ausgehend, wenn sie Ladung gelöscht haben..................	100 „

[7]) Hamb. B.-H. v. 7. Febr. 1857, Nr. 13,902.

3) Diejenigen Segelschiffe, sowohl fremde als nationale, welche mit Kohlen für die mit Genehmigung der Regierung in den Häfen der Republik errichteten Läger beladen sind, bezahlen keine Tonnengelder, sondern nur Loots-, Anker- und Feuergeld.

4) Im Fall ein solches Schiff Kohlen und andere Waaren bringt, wird für jede Tonne des Maaßgehaltes 1 $ bezahlt.

5) Diejenigen fremden Schiffe, welche Farbeholz, oder andere Landesproducte in einem oder mehreren Häfen der Republik laden sollen, bleiben von Feuer- und Tonnengeld befreit, falls sie sich genügend über die Häfen, wo ihre Ladung gelöscht werden soll, ausweisen, sind dagegen dem Loots- und Ankergeld unterworfen; für die Einnahme von Holz irgend einer Art zum Export ist jedoch 1 Real per Tonelada zu zahlen [8]).

6) Nationale Schiffe, welche Waaren oder fremde Producte nach einem oder mehreren Häfen der Republik bringen, bezahlen kein Tonnengeld, sondern nur:

Feuergeld, eingehend	3 $
„ ausgehend	3 „
Loots- und Ankergeld, falls	
nicht über 50 Tonnen	10 „
über 50 „	25 „

In Küstenhäfen nur die Hälfte dieser Ansätze.

7) Sind die Abgaben von den Capitainen fremder oder einheimischer Schiffe ein Mal erlegt, so haben sie weder den Hafencapitainen, deren Mannschaft, noch den Gesundheits- oder Zollwächtern irgend eine Gratification zu geben.

8) Fremde wie nationale Kriegsschiffe, auch von der Regierung concessionirte Packetschiffe, sind vom Tonnen-, Loots-, Anker- und Feuergelde frei.

9) Alle fremden Schiffe, welche nur um Passagiere zu landen oder einzuschiffen, oder um Correspondenzen, Metalle, Farbholz

---

8) Hamb. B.-H. v. 7. Febr. 1857, Nr. 13,902.

oder Wasser zu holen, ankommen, können alle Häfen der Republik, sowohl die dem fremden Handel, als auch die dem Küstenhandel geöffneten Häfen, anlaufen, ohne Tonnengeld zu zahlen.

10) Wallfischfänger und sonstige Schiffe langer Fahrt, welche nach fremden Häfen bestimmt sind, können die Häfen der Republik frei anlaufen, um entweder zu überwintern, oder Wasser und Erfrischungen einzunehmen oder Schäden auszubessern, ohne Tonnengeld oder irgend andere Abgaben entrichten zu müssen.

III. In Betreff der Passagiere heißt es in Art. 13, § 1.:

„Jedem Passagier, von welcher Nation er auch sei, ist erlaubt, in dem Orte, wo das Schiff ankert, an's Land zu gehen, ohne daß ihm ein Sicherheitspaß oder irgend ein anderes Document abgefordert wird, und ist ihm zugleich gestattet, an dem Orte der Ausschiffung einen Sack oder ein kleines Collo bei sich zu haben, welches nicht mehr als Reiseeffecten oder gebrauchte Wäsche enthält" [9]. (Vgl. § 100.)

d. Sandwich-Inseln. Für alle Schiffe, welche die Hawaiischen Inseln anlaufen, sind die Schiffsabgaben seit dem 15. September 1854 aufgehoben [10].

4) Oeffnung von Häfen für den Verkehr mit dem Auslande.

§ 63.

a. Türkei. Die Häfen sowohl der Europäischen und Asiatischen Türkei, als auch von Aegypten und der übrigen Afrikanischen Besitzungen der Pforte waren principiell nur den Flaggen derjenigen Staaten geöffnet, welche mit der Pforte in vertragsmäßigen Beziehungen standen. Andere Nationen bedurften der

---

[9] Hamb. B.-H. v. 9. April 1856, Nr. 13,641, und v. 8. April 1856, Nr. 13,640.

[10] Hamb. B.-H. v. 25. Novbr. 1854, Nr. 13,212.

Vermittlung des Repräsentanten einer der Pforte befreundeten Macht, wenn sie mit ihren Häfen in einen commerziellen Verkehr treten wollten. Dieser Zustand hat durch den Abschluß des Pariser Friedens vom 30. März 1856 aufgehört, durch welchen die Pforte in die Reihe der civilisirten Staaten eingetreten ist. (§ 3.) Die Häfen aller Besitzungen der Ottomanischen Pforte müssen daher jetzt als den civilisirten Nationen geöffnet betrachtet werden, wenn nicht die Schließung des einen oder andern Hafens ausdrücklich verfügt werden sollte. (§ 15.) Solches ist bis zur Zeit nicht geschehen.

Im Türkischen Reiche bestehen nun zwar keine bestimmten Schiffahrtsgesetze noch Differentialzölle zur Begünstigung der nationalen Flagge; es sind indessen die Schiffahrtsverhältnisse für die eigenen Schiffe schon von der Art, daß, während in andern Staaten fremde Nationen die Gleichstellung mit den Einheimischen durch Verträge zu erreichen suchen, hier im Gegentheil oft das Streben der eigenen Unterthanen dahin geht, die Begünstigungen und Rechte sich zu verschaffen, welche fremden Nationen durch Verträge eingeräumt sind. Handel und Schifffahrt ist hier durch Monopole und Zölle gelähmt, und daher für fremde Nationen — von Verträgen abgesehen — der Verkehr mit diesen Ländern auch jetzt noch so gut wie verschlossen. Die angestrebte Entwickelung der Türkischen Verhältnisse wird in der Zukunft auch hier Reformen herbeiführen.

Die bisherigen commerziellen Beziehungen der Türkei zum Auslande beruhen lediglich auf vertragsmäßiger Basis, und zwar auf derjenigen, welche durch den von Seite Großbritanniens mit der Türkei abgeschlossenen Vertrag vom 16. August 1838 geschaffen ist. In demselben entsagt die Pforte ihren Monopolen und den inländischen Zöllen, und ist ein Zolltarif an ihre Stelle gesetzt. Derselbe kann alle 7 Jahre durch eine aus Sachverständigen beider Theile zusammengesetzte Commission revidirt werden. Nach demselben ist die Passirung der Dar-

danellen und des Bosporus, selbst wenn die Waaren übergeladen werden, völlig zollfrei (§ 21), und erklärt die Pforte in demselben sich bereit, ihre Handelsbeziehungen zu andern fremden Staaten auf der Basis dieses Vertrages zu reguliren.

Dies ist denn auch geschehen mit Preußen, den Hansestädten, Dänemark, Schweden und Norwegen, Holland, Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal, Sardinien, Neapel und Rußland. Frühere Verträge hatte die Türkei schon abgeschlossen mit Oesterreich, Toskana und den Vereinigten Staaten von Nordamerika. (Siehe § 65.) Mit Griechenland hat die Pforte keinen speciellen Vertrag abgeschlossen, jedoch ist in den Londoner Conferenz-Beschlüssen, welche mittelst einer vom 8. April 1831 datirten Note der Gesandten Großbritanniens, Frankreichs und Rußlands der Pforte bekannt gemacht und von dieser unterm 24. April 1831 genehmigt wurden, durch § 5 bestimmt worden: „Die Unterthanen der Pforte und die des Königreichs Griechenland sollen gegenseitig in Rücksicht der Handels- und Schiffahrts-Befugnisse so behandelt werden, als die Unterthanen anderer Staaten, welche mit dem Türkischen Reiche und mit Griechenland im Frieden sind."

Eine Anordnung, welche die Küstenfahrt den einheimischen Schiffen vorbehält, besteht in der Türkei nicht [1]).

b. China [2]). Die Grundlage der Chinesischen Handelsbeziehungen zu auswärtigen Nationen bilden, wie bei der Türkei, so auch hier die zwischen China und Großbritannien abgeschlossenen Verträge, nämlich der Friedens- und Freundschafts-Vertrag von Nanking vom 29. August 1842 und der Supplementar-Handelsvertrag von Hoomun-Chae vom 8. Octbr. 1843. Die hauptsächlichsten Anordnungen dieser Verträge sind:

---

[1]) Soetbeer, Schiffahrts-Gesetze, S. 25 f.

[2]) l. c. S. 34, dem Nachstehendes fast wörtlich entnommen ist.

Dem Britischen Handel werden fünf Häfen geöffnet, nämlich: Canton, Foochowfoo, Amoy, Ningpo und Shanghai; der Verkehr mit andern Chinesischen Plätzen ist gänzlich untersagt. Die Ein- und Ausfuhrzölle in jenen fünf Häfen werden nach einem vereinbarten Tarife erhoben. Das Monopol der Hong-Kaufleute zu Canton hört auf, und wird in den fünf Häfen freier Verkehr mit Jedem gestattet. In diesen fünf Häfen werden Britische Consuln ernannt. Die Transitzölle für die Versendungen von Waaren aus den fünf Häfen nach dem Innern sollen über die (1843) bestehenden Beträge nicht erhöht werden. — Allen fremden Nationen, welche bisher nach Canton Handel getrieben haben, werden auch die andern genannten vier Häfen zu Handelszwecken unter den gleichen Bedingungen, wie den Engländern geöffnet. Alle Vergünstigungen und Berechtigungen, welche andern Nationen eingeräumt werden möchten, sollen auch den Britischen Unterthanen zustehen.

Demnach sind die genannten fünf Häfen allen Nationen geöffnet, und bestehen auch keine Differentialzölle zur Bevorzugung einzelner fremder Flaggen und Erzeugnisse.

Einige neue Vergünstigungen, welche in den von Seiten Frankreichs unterm 24. October 1844 und der Vereinigten Staaten von Nordamerika unterm 3. Juli 1844 mit China abgeschlossenen Verträgen bewilligt sind (z. B. daß die Schiffe nach Entrichtung der Hafengelder an einem Platz jeden andern der 5 Häfen anlaufen können, ohne auf's Neue jenen Schiffsabgaben zu unterliegen), sind auch den Engländern und andern fremden Nationen zu Gute gekommen.

Wie sich die Handelsbeziehungen zu China nach Beendigung der gegenwärtigen zwischen Großbritannien und China ausgebrochenen Feindseligkeiten gestalten werden, ist der Zukunft vorbehalten.

5) Freihäfen.

§ 64.

Dies sind solche Häfen, zu welchen allen Flaggen der Zugang offen steht, ohne daß sie diejenigen Bedingungen zu erfüllen haben, an welche die Zulassung in die übrigen Landeshäfen geknüpft ist. Sie bilden eine besondere Art der offenen Häfen, mit welchem Ausdruck man überhaupt alle Häfen bezeichnet, zu welchen fremden Nationen der Zugang gestattet ist. Häfen, die den Schiffen fremder Nationen nicht zugänglich sind, nennt man geschlossene[1]). Wenn in einzelnen Freihäfen die allgemein üblichen Hafenabgaben gefordert werden, so hebt dies den Begriff nicht auf[2]).

Außer denjenigen Freihäfen, welche schon Erwähnung gefunden haben, nämlich: In Sardinien: Genua (§ 62); in Toscana: Livorno (§ 55); im Staate Buenos Ayres: Bahia Blanca und Carmen (§ 61); in Neugranada: Panama, Cartagena, Choco, Buenaventura und Tumaco (§ 54); die Häfen der Canarischen Inseln (§ 61); auf Celebes: Manado und Kema (§ 53) sind noch folgende Häfen zu Freihäfen erklärt:

a. In Oesterreich: Triest, Fiume und Venedig. In ihnen finden sich, wie überhaupt im Oesterreichischen Waarenzolltarif keinerlei Differentialzölle zur Bevorzugung der nationalen Flagge[3]). Venedig ist auf's Neue durch kaiserlichen Erlaß vom 27. März 1851 zum Freihafen erklärt[4]). Der Bereich, auf den sich die Begünstigung hier erstreckt, ist durch

---

1) Pöhls, Thl. IV. § 494.

2) Heffter, Völkerrecht, § 243.

3) Soetbeer, Schiffahrts Gesetze, S. 1.

4) Mittheilung der Bremer Handelskammer vom 4. April und 11. Juli 1851 (Tecklenborg, Handlexicon, Anhang Nr. 19 u. 23.)

farbige Pfähle bezeichnet. Das Freihafensvorrecht erstreckt sich auf Freiheit des Handelsverkehrs und vollständige Enthebung von allen Aus- und Einfuhrzöllen rücksichtlich der ein- und ausgeführten Waaren. In allen andern Beziehungen bleiben die sonst bestehenden Gesetze.

Aehnliche Verhältnisse werden auch in den beiden andern Freihäfen, Triest und Fiume, bestehen.

b. In Oldenburg: Brake. Das Freihafensprivilegium besteht seit dem 26. Januar 1846, mit dessen Bekanntmachung zugleich die früheren Schiffahrtsgebühren aufgehoben und statt derselben eine einzige Abgabe unter dem Namen „Hafengeld" angeordnet ist. Bei derselben genießt die nationale Flagge einen Rabatt von 25 Procent[5]).

c. In Frankreich: Marseille[6]). Vollständiger Freihafen rücksichtlich der Schiffsabgaben in Folge der Ordonnanz vom 10. Sept. 1817, indem dort weder von Französischen noch fremden Schiffen irgend welche Schiffsabgaben wahrgenommen werden.

d. In Neapel: Messina[7]), in Gemäßheit des Art. 82 des Schiffahrtsgesetzes vom 29. März 1819, und Brindisi, nach Verordnung vom 28. Juli 1847, sind Freihäfen in dem Sinne, daß fremde Schiffe nur dieselben Schiffsabgaben zu entrichten haben, wie einheimische, und in den Fällen davon frei sind, in welchen letztere nichts bezahlen.

e. Auf den Falklandsinseln ist der Hafenplatz Stanley, auf der äußersten Spitze der östlichen Inselgruppe seewärts, unterm 51° 40½′ S. Br., und 57° 49′ W. L., ein Freihafen. Es ist dies für alle Cap Horn passirende Schiffe von Wichtig-

---

[5]) Soetbeer, S. 3. v. Kaltenborn, § 21, IV.

[6]) Soetbeer, S. 18.

[7]) Soetbeer, S. 25. v. Kaltenborn, § 33.

keit, da ihnen hiedurch die theuren Brasilianischen Häfen entbehrlich geworden sind [8]).

f. In Arabien: Aden, Besitzung der Englisch-Ostindischen Compagnie, ist völliger Freihafen; es werden weder Ein- oder Ausfuhrzölle, noch Schiffsabgaben dort erhoben [9]).

B. Handels- und Schiffahrtsverträge, insbesondere die Mecklenburgischen.

§ 65.

Die auf den Schutz der nationalen Schiffahrt gerichtete Politik der Seestaaten hat an praktischer Bedeutung verloren, seit die meisten derselben sich gegenseitig eine gleiche Behandlung ihrer Flaggen in den beidertheiligen Häfen vertragsmäßig stipulirt haben (§ 58). Die Gleichstellung in den Hauptpunkten, nämlich hinsichtlich der Waarenzölle und Schiffsabgaben ist gewöhnlich Inhalt der Verträge, und fehlt auch nur ausnahmsweise die Beredung, daß Schiffe, welche in Nothfällen die Häfen des andern Theiles anlaufen, von Zöllen und Schiffsabgaben befreit sein sollen. Dagegen erstreckt sich die Gleichstellung der nationalen und fremden Flagge nicht immer auf die Küstenfahrt; gegentheils ist der Vorbehalt derselben für die einheimischen Fahrzeuge die Regel.

Die Verträge stehn regelmäßig auf 12- oder 6monatliche Kündigung.

Eine tabellarische Uebersicht der Handel- und Schiffahrtsverträge und commerziellen Reciprocitätserklärungen verschiedener Staaten bis zum Ende des Jahres 1847 hat mit Anführung ihres hauptsächlichsten Inhaltes Soetbeer in seinem Werke „Schiffahrts-Gesetze etc." verfaßt. Die nachstehende Mittheilung dieser

---

[8]) Mittheilung der Hamburger B.-H. vom 3. April 1851. Nr. 12,069.

[9]) Bekanntmachung auf Lloyds. Hamburger B.-H. vom 27. Dec. 1849. Nr. 11,673.

Verträge und Erklärungen ist jenem Werke entlehnt, und sind diejenigen spätern Abschlüsse hinzugefügt, welche durch die Hamburger Börsen-Halle bekannt geworden sind. Die Mittheilung ist nur eine allgemeine, mit Angabe des Datum des Abschlusses. Wo sich die gegenseitige Gleichstellung der beiderseitigen Flaggen im Wesentlichen auf Schiffsabgaben, oder auf Nothfälle beschränkt, ist es kurz mit den von Soetbeer gebrauchten Buchstaben A und resp. P bezeichnet; auch die dortigen Nummern sind beibehalten.

I. Oesterreich hat abgeschlossen mit:

2.	Preußen	zufolge	Erklärung vom	1. Mai	1831.	
3.	Hannover	"	" "	19. Mai	1832.	
4.	Oldenburg	"	" "	12. Sept.	1846.	
6.	Hamburg	"	" "	12. April	1839.	A.
7.	Lübeck	"	" "	13. April	1839.	A.
8.	Bremen	"	" "	9. Febr. / 25. März	1839.	A.
9.	Dänemark	zufolge	Vertrag vom	12. Febr.	1834. / 1855[1]).	
10.	Schweden u. Norwegen	zufolge	Erkl. v.	28. März	1831.	
11.	Niederlande	zufolge				A.
12.	Belgien	"	Vertrag vom	25. Oct.	1841.	A.
13.	Großbritannien	"	" "	3. Juli	1838.	
14.	Frankreich	"	" "	Juni	1841.	P.
17.	Sardinien	"	" vom	17. u. 26. Apr.	1840.	P.
18.	Toskana	"	Erkl. vom	24. April	1847.	
19.	Kirchenstaat	"	" "	7. Juli	1825.	A.
20.	Neapel	"	Vertrag "	4. Juli	1846.	
21.	Türkei	"	" "	24. Febr.	1784.	
22.	Griechenland	"	" "	20. Febr.	1835.	
23.	Rußland	"	" "	8. Juli	1846.	

[1]) Hamburger B.-H. von 1855. Nr. 13,318.

24.	Verein. Staaten v. N.-A.	zufolge	V.	v.	27.	Aug.	1829.
25.	Mexiko	zufolge	Vertrag	vom	30.	Juli	1842.

II. Preußen hat abgeschlossen mit:

3.	Hannover	zufolge	Erkl.	vom	20.	Nov.	1822.
4.	Oldenburg	"	Vertrag	"	26.	Juli	1830.
6.	Hamburg	"	"	"	24.	Oct.	1828.
7.	Lübeck	"	"	"	24.	Oct.	1828.
8.	Bremen	"	"	"	24.	Oct.	1828.
9.	Dänemark	"	"	"	17.	Juni	1818.
					26.	Mai	1846.
10.	Schweden u. Norwegen		"	"	14.	März	1827.
11.	Niederlande	zufolge	"	"	3.	Juni	1837.
					31.	Dec.	1851 [2]).
					5.	Juni	1852.
12.	Belgien	"	"	"	1.	Sept.	1844.
					18.	Febr.	1852 [3]).
13.	Großbritannien	"	"	"	2.	April	1824.
14.	Frankreich	"	Bekanntm.	"	18.	Aug.	1847. P.
16.	Portugal	"	Vertrag	"	20.	Febr.	1844.
17.	Sardinien	"	"	"	23.	Juni	1845.
					20.	Mai	1851 [4]).
19.	Kirchenstaat	"	Erklärung	"	27.	Oct.	1833.
					22.	Sept.	1834.
20.	Neapel	"	Vertrag	"	27.	Jan.	1847.
21.	Türkei	"	"	"	10.	Oct.	1840.
22.	Griechenland	"	"	"	31.	Juli	1839.
23.	Rußland [5]).						

---

[2]) Hamburger B.-H. vom 21. und 22. Mai und 19. Juni 1852. Nr. 12,425 und 26, 12,450.

[3]) Hamburger B.-H. vom 21. Febr. 1852. Nr. 12,348.

[4]) Hamburger B.-H. vom 4. Juni, 30. Sept. und 1. Oct. 1851. Nr. 12,122, 12,223 und 24.

[5]) Hier ist in Folge der Ukasen vom 9. Juli 1842 und 1. Juli 1848

24.	Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v.	1.	Mai	1828.	
25.	Mexiko zufolge Vertrag vom	18.	Febr.	1831.	
		10.	Juli	1855.[6])	

III. Hannover hat abgeschlossen mit:

4.	Oldenburg zufolge Vertrag vom	7.	Mai	1836.	
7.	Lübeck " " "	24.	Febr.	1844.	
9.	Dänemark " " "	13.	April	1844.	
10.	Schweden u. Norwegen " "	16.	März	1837.	
11.	Niederlande zufolge Erklärung "	12.	März	1817.	
		18.	Nov.	1823.	A.
		27.	Juni	1826.	
12.	Belgien " Vertrag "	15.	Jan.	1842.	
13.	Großbritannien " " "	22.	Juli	1844.	
17.	Sardinien " " "	11.	Aug.	1845.	
22.	Griechenland " " "	29.	Jan.	1846.	
23.	Rußland " Erklärung "	30.	Aug.	1845.	
24.	Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v.	10.	Juni	1846.	
25.	Mexico zufolge Vertrag vom	20.	Juni	1827.	

IV. Oldenburg hat abgeschlossen mit

9.	Dänemark zufolge Vertrag vom	31.	März	1841.	
10.	Schweden u. Norwegen zufolge Erkl. v.	1.	April	1843.	
11.	Niederlande zufolge Bekanntm. vom	3.	März	1817.	A.
		14.	Sept.	1835.	
12.	Belgien " Erklärung "	10.	Jan.	1840.	A.
13.	Großbritannien zufolge Vertrag v.	4.	April	1844.	
16.	Portugal zufolge Vertrag vom	9.	Juni	1845.	
17.	Sardinien " " "	21.	April	1846.	
22.	Griechenland " Erklärung vom	2.	Mai	1842.	

---

und der in Preußen beobachteten Reciprocität die Preußische Flagge hinsichtlich der Abgaben für Schiff und Ladung der nationalen gleichgestellt. (Soetbeer, Schiffahrtsgesetze 2c.)

[6]) Hamburger B.-H. vom 4. Juni 1856, Nr. 13,689.

24. Ver. Staaten v. N.-A. zufolge Erkl. v. { 10. Juni 1846. / 24. März 1847.

VI[7]). Hamburg hat abgeschlossen mit:

7. Lübeck zufolge Erklärung vom { 26. März / 9. April } 1828.

8. Bremen " "

9. Dänemark zufolge { Vertrag vom 27. Mai 1768. / Publ. " 11. Sept. 1854 [8]).

10. Schweden u. Norwegen zufolge Publ. v. 1. Mai 1841.

11. Niederlande zufolge Erklärung v. 8. Jan. 1817. A.

12. Belgien " " " { 18. Juli / 18. Aug. } 1832. A.

13. Großbritannien " Vertrag " { 29. Sept. 1825. / 3. Aug. 1841.

14. Frankreich " Erklärung " 15. Febr. 1843. P.

17. Sardinien " Vertrag vom { 18. Juni 1844. A. P. / 1851 [9]).

21. Türkei " " " { 18. Mai 1839. / 7. Sept. 1841.

20. Neapel " " " 27. Dec. 1855. [10]).

22. Griechenland " Erklärung " { 10. Febr. / 10. Oct. } 1836. A.

23. Rußland " " " { 10. Nov. 1833. / 27. Oct. 1845.

24. Ver. Staaten v. N.-A. zufolge V. v. { 20. Dec. 1827. / 4. Juni 1828.

25. Mexico zufolge Vertrag vom 7. April 1832.

26. Guatemala " " " 25. Juni 1847 [11]).

---

7) Nr. V. Mecklenburg-Schwerin siehe unten.

8) Hamburger B.-H. vom 14. Sept. 1854. Nr. 13,150.

9) Hamburger B.-H. vom 27. Sept. 1851. Nr. 12,221.

10) Hamburger B.-H. vom 7. Juli 1856. Nr. 13,717.

11) Hamburger B.-H. vom 27. Dec. 1849. Nr. 11,673.

26. Costarica zufolge Vertrag von [12].
29. Venezuela " " vom 27. Mai 1837.
36. Ecuador " Erklärung " Jan. 1842. A.
38. Sandwich-Inseln zufolge Vertrag v. 8. Jan. 1848 [13].

VII. Lübeck hat abgeschlossen mit:

8. Bremen zufolge Erklärung vom 26. März / 9. April 1828.
9. Dänemark " Vertrag " 14. Oct. 1840.
10. Schweden u. Norwegen zufolge Erkl. v. 3. u. 24. März 1824. / V. v. 14. Sept. 1852 [14].
11. Niederlande zufolge Vertrag vom 19. Dec. 1816. / 15. Jan. 1817. A.
12. Belgien " " " 28. Febr. 1835. A.
13. Großbritannien " " " 29. Sept. 1825. / 3. Aug. 1841.
14. Frankreich " Erklärung " 15. Febr. 1843. P.
17. Sardinien " Vertrag " 18. Juli 1844, / 1851 [15].
20. Neapel " " " 27. Dec. 1855 [16].
21. Türkei " " " 18. Mai 1839. / 7. Sept. 1841.
22. Griechenland " Erklärung " 16. Jan. 1836. A.
23. Rußland " " " 9. Febr. 1833. / 27. Oct. 1845.
24. Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v. 20. Dec. 1827. / 4. Juni 1828.
25. Mexico zufolge Vertrag vom 7. April 1832.

---

12) Hamburger B.-H. vom 27. Dec. 1849. Nr. 11,673.
13) Ebendaselbst.
14) Hamburger B.-H. vom 25. Febr. 1853. Nr. 12,665.
15) Hamburger B.-H. vom 27. Sept. 1851. Nr. 12,221.
16) Hamburger B.-H. vom 7. Juli 1856. Nr. 13,717.

26. Guatemala zufolge Vertrag vom	25.	Juni	1847 [17]).	
27. Hayti „ Erklärung „	22.	Nov.	1828.	
29. Venezuela „ Vertrag „	27.	Mai	1837.	

VIII. Bremen hat abgeschlossen mit:

9. Dänemark zufolge Vertrag vom	5.	Nov.	1835.	
Publ. „	10.	Nov.	1854.	
10. Schweden u. Norwegen zufolge Publ. v.	1.	Mai	1841.	
11. Niederlande zufolge Erkl. vom	4.	Febr.	1817.	A.
	26.	März	1836.	
12. Belgien „ „ „	15.	Mai	1832.	A.
	21.	März	1836.	
13. Großbritannien „ Vertrag „	29.	Sept.	1825.	
	3.	Aug.	1841.	
14. Frankreich zufolge Erklärung „	15.	Febr.	1843.	P.
17. Sardinien „ Vertrag „	18.	Juli	1844.	
			1851 [18]).	
20. Neapel „ „ „	27.	Dec.	1855 [19]).	
21. Türkei „ „ „	18.	Mai	1839.	
	7.	Sept.	1841.	
22. Griechenland „ „ „	12.	Juni	1843.	
23. Rußland „ Erklärung „	13.	Jan.	1834.	
	27.	Oct.	1845.	
24. Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v.	20.	Dec.	1827.	
	4.	Jan.	1828.	
26. Guatemala zufolge Vertrag vom	26.	Juni	1847 [20]).	
25. Mexico „ „ „	7.	April	1832.	
27. Hayti „ Erklärung „	21.	Oct.	1828.	
	20.	Febr.	1829.	

[17]) Hamburger B.-H. vom 27. Dec. 1849. Nr. 11,673.
[18]) Hamburger B.-H. vom 27. Sept. 1851. Nr. 12,221.
[19]) Hamburger B.-H. vom 7. Juli 1856. Nr. 13,717.
[20]) Hamburger B.-H. vom 27. Dec. 1849. Nr. 11,673.

29. Venezuela zufolge Vertrag vom			27.	Mai	1837.	
38. Sandwich-Inseln zufolge Vertrag vom			7.	Aug.	1851 [21]).	
IX. Dänemark mit:						
10. Schweden u. Norwegen zufolge		V. v.	2.	Nov.	1826.	
		Bek. v.	13.	Juni	1856 [22]).	
11. Niederlande zufolge		V. v.	15.	Juni	1701.	
		Erkl. v.	10.	Juli	1817.	A.
12. Belgien	"	Vertrag vom	13.	Juni	1841.	A. P.
13. Großbritannien	"	" "	16.	Juni	1824.	
14. Frankreich	"	" "	23.	Aug.	1742.	
			9.	Febr.	1842.	A.
15. Spanien	"	Erklärung "	17.	April	1792.	A.
16. Portugal	"	Vertrag "	26.	Sept.	1766.	Q[23]).
17. Sardinien	"	" "	14.	Aug.	1843.	
19. Kirchenstaat	"	Erklärung "	7.	Aug.	1832.	
20. Neapel	"	Vertrag "	13.	Jan.	1846.	
		Decl. "	4.	Oct.	1856 [24]).	
21. Türkei	"	" "	1.	Mai	1841.	
22. Griechenland	"	Vertrag "	13.	Dec.	1843.	
			31.	Oct.	1846.	
23. Rußland	"	" "	8.	Oct.	1782.	
			14.	Oct.	1831.	
24. Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v.			26.	April	1826.	
25. Mexico zufolge Vertrag vom			19.	Juli	1827.	
29. Venezuela	"	" "	26.	März	1838.	
X. Schweden und Norwegen mit:						
11. Niederlande zufolge Vertrag vom			25.	Sept.	1847.	

---

[21]) Hamburger B.-H. vom 15. Nov. 1854. Nr. 13,230.

[22]) Hamburger B.-H. vom 18. Oct. 1856. Nr. 13,806.

[23]) Q bedeutet: Gegenseitige allgemeine Zusicherung, daß etwa später dritten Staaten für ihren Handel und Schiffahrt einzuräumende weitere Vortheile auch dem andern Theile zugestanden werden sollen. (Soetbeer l. c.)

[24]) Hamburger B.-H. vom 19. Nov. 1856. Nr. 13,833.

12.	Belgien	zufolge	Erklärung	vom	27. Juli	1837. A.
13.	Großbritannien	„	Vertrag	„	6. April	1826.
17.	Sardinien	„	„	„	28. Nov.	1839.
18.	Toscana	„	„	„	15. Oct.	1847.
19.	Kirchenstaat	„	„	„	21. Juli	1839.
21.	Türkei	„	„	„	31. Jan.	1840.
22.	Griechenland	„	„	„	4. Dec. / 26. Juli	1836. / 1837.
23.	Rußland	„	„	„	8. Mai	1808.
24.	Verein. Staaten v. N.-A.	zufolge	V.	v.	4. Juli	1827.
29.	Venezuela	zufolge	Vertrag	vom	23. April	1840.

XI. Niederlande mit:

12.	Belgien	zufolge	Vertrag	vom	29. Juni / 25. Sept.	1846. / 1851 [25]).
13.	Großbritannien	zufolge	Vertrag	„	27. Oct.	1837.
14.	Frankreich	„	„	„	25. Juli	1840.
17.	Sardinien	„	„	„	24. Jan.	1842.
21.	Türkei	„	„	„	14. März	1840.
22.	Griechenland	„	„	„	10. Febr.	1843.
23.	Rußland	„	„	„	1. Sept.	1846.
24.	Verein. Staaten v. N.-A.	zufolge	V.	v.	18. Jan.	1839.
25.	Mexico	zufolge	Vertrag	vom	15. Juni	1827.
28.	Neugranada	„	„	„	1. Mai	1829.
29.	Venezuela	„	„	„	1. Mai	1829.
36.	Ecuador	„	„	„	1. Mai	1829.
40.	Japan	„	„	„		

XII. Belgien mit:

13.	Großbritannien	zufolge	Vertrag	vom	27. Oct.	1851 [26]).
14.	Frankreich	„	„	„	17. Nov.	1849 [27]).

---

[25]) Hamburger B.-H. vom 24. December 1851. Nr. 12,297, und vom 6. Februar 1852. Nr. 12,335.

[26]) Hamburger B.-H. vom 23. December 1851. Nr. 12,296.

[27]) Hamburger B.-H. vom 15. December 1849. Nr. 11,06[illegible].

17. Sardinien	zufolge Vertrag vom	10.	Oct.	1838.	A.
18. Toscana	„ „ „				
19. Kirchenstaat	„ Erklärung „	7. u. 11.	April	1840.	A.
21. Türkei	„ Vertrag „	{ 3. 30.	Aug. April	1838. 1840.	
22. Griechenland	„ „ „	13.	Sept.	1840.	
23. Rußland	„ Decl. „	11.	März	1854 [98]).	
24. Verein. Staaten v. N.-A.	zufolge V. v.	10.	Nov.	1845.	
25. Mexico	zufolge Vertrag vom	15.	Juni	1827.	
28. Neugranada	„ „ „	1.	Mai	1829.	
29. Venezuela	„ „ „				
36. Ecuador	„ „ „				

XIII. Großbritannien mit:

14. Frankreich	zufolge Vertrag vom	26.	Jan.	1826.	
16. Portugal	„ „ „	3.	Juli	1842.	
17. Sardinien	„ „ „	6.	Sept.	1841.	A.
18. Toscana	„ „ „	5.	April	1847.	
20. Neapel	„ „ „	29.	April	1845.	
21. Türkei	„ „ „	16.	Aug.	1838.	
22. Griechenland	„ „ „	4.	Oct.	1837.	
23. Rußland	„ „ „	11.	Jan.	1843.	
24. Verein. Staaten v. N.-A.	zufolge V. v.	{ 3. 6.	Juli Aug.	1815. 1827.	
25. Mexico	zufolge Vertrag vom	26.	Dec.	1826.	
26. Guatemala	„ „ „			1847.	
28. Neugranada	„ „ „	18.	April	1825.	
29. Venezuela	„ „ „	{ 18. 29.	April Oct.	1825. 1834.	
31. Uruguay	„ „ „	26.	Aug.	1842.	
32. Buenos Ayres	„ „ „	2.	Febr.	1825.	
34. Bolivia	„ „ „	29.	Sept.	1840.	

---

[98]) Hamburger B.-H. vom 9. August 1854. Nr. 13/149.

35. Peru	zufolge	Vertrag	vom	5.	Juni	1837.
36. Ecuador	"	"	"	18.	April	1825.
37. China	"	"	"	29.	Aug.	1842.
				8.	Oct.	1843 Q.[29]).
39. Persien	"	"	"	4.	März	1857[30]).
40. Japan	"	"	"			1855.
41. Marocco	"	"	"			1857.

XIV. Frankreich mit:

15. Spanien	zufolge	Vertrag	vom	2.	Jan.	1768.
				24.	Dec.	1786.
17. Sardinien	"	"	"	28.	Aug.	1843.
18. Toscana	"	"	"	16.	Febr.	1845. P.
20. Neapel	"	"	"	14.	Juni	1845.
21. Türkei	"	"	"	25.	Nov.	1838.
23. Rußland	"	"	"	4.	Sept.	1846.
				13.	Aug.	1848[31]).
24. Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v.				24.	Juni	1822.
25. Mexico	zufolge	Vertrag	vom	9.	März	1839.
27. Hayti	"	"	"	12.	Febr.	1838.
28. Neugranada	"	"	"	28.	Oct.	1844.
29. Venezuela	"	"	"	25.	März	1843.
34. Bolivia	"	"	"	9.	Dec.	1834.
36. Ecuador	"	"	"	6.	Juni	1843.
37. China	"	"	"	24.	Oct.	1844.

XV. Spanien mit:

16. Portugal	zufolge	Vertrag	vom	11.	März	1778.
				6.	Juni	1801.

---

[29]) Siehe Nota 20.

[30]) Hamburger B.-H. vom 16. März 1857. Nr. 13,933. Der Vertrag ist am 14. April 1857 in Teheran vom Schah ratificirt worden.

[31]) Hamburger B.-H. vom 17. August 1848. Nr. 11,247.

21. Türkei zufolge Vertrag vom { 16. Oct. 1827. / 2. März 1840. }
24. Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v. { 13. Juli 1832. / 1840. A. }
25. Mexico zufolge Vertrag vom 28. Dec. 1836.
29. Venezuela „ „ „ 1845.
33. Chili „ „ „ 25. April 1844.
36. Ecuador „ „ „ { (27. März 1839)[32]. / (17. Jan. 1840.) }

XVI. Portugal mit:

21. Türkei zufolge Vertrag vom 20. März 1843.
23. Rußland „ „ „ 16./28. Febr. 1851[33]).
24. Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v. 26. Aug. 1840.
30. Brasilien zufolge Vertrag vom

XVII. Sardinien mit:

18. Toscana zufolge Vertrag vom 5. Juni 1847.
20. Neapel „ „ „ 7. Febr. 1846.
21. Türkei „ „ „ 2. Sept. 1839.
22. Griechenland „ „ „ 7. Febr. 1839. P.
23. Rußland „ „ „ 12. Dec. 1845.
24. Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v. 26. Nov. 1828.
31. Uruguay zufolge Vertrag vom 29. Oct. 1840.
32. Buenos Ayres zufolge Erklär. „ 12. Mai 1837.

XVIII. Toscana mit:

19. Kirchenstaat zufolge Erklär. vom { 28. Febr. 1838. / 23. Febr. 1847. }
21. Türkei „ Vertrag „ 12. Febr. 1833.
23. Rußland „ Erklär. „ { 9. April / 14. Mai } 1847.
24. Verein. Staaten v. N.-A. zuf. Erkl. v. { 6. Aug. / 1. Sept. } 1836.

---

32) Decrete resp. von Ecuador und Spanien.
33) Hamburger B.-H. vom 6. November 1851. Nr. 12,255.

XIX. Kirchenstaat mit:

24. Verein. Staaten v. N.-A. zuf. Erkl. v. 28. Febr. 1833.

XX. Neapel mit:

21. Türkei zufolge Vertrag vom {31. Jan. 1799. / 16. Oct. 1827.}

23. Rußland " " " {13. Sept. 1845. / 21. Sept. 1856 [34]).}

24. Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v. 1. Dec. 1845.

XXI. Griechenland mit:

24. Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v. 10. Dec. 1837.

XXII. Rußland mit:

22. Griechenland zufolge Erklärung vom 29. März 1835.

24. Verein. Staaten v. N.-A. zufolge V. v. 6. Dec. 1832.

30. Brasilien zufolge Erklärung vom 1847.

40. Japan " Vertrag " 26. Jan. 1856 [35]).

XXIII. Vereinigte Staaten von Nord-Amerika mit:

25. Mexico zufolge Vertrag vom 5. April 1831.

26. Central-Amerika " " " 5. Dec. 1825.

28. Neu-Granada " " " 3. Oct. 1824.

29. Venezuela " " " 26. Jan. 1836.

33. Chili " " " {16. Mai 1832. / 1. Sept. 1833.}

34. Bolivia " " " 13. Nov. 1836.

35. Peru " " " 13. Nov. 1836.

36. Ecuador " " " 13. Juni 1839.

37. China " " " 3. Juli 1844.

40. Japan " " "

Was endlich die von Seiten

V. Mecklenburg-Schwerins abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträge betrifft, so tragen auch sie den oben

---

[34]) Hamburger B.-H. vom 31. Januar 1857, Nr. 13,896.

[35]) Mittheilung der Rostocker Zeitung vom 6. Mai 1857, Nr. 106.

angegebenen allgemeinen Character. Es befinden sich jedoch auch unter ihnen einige, in welchen die Gleichstellung der beiderseitigen Flaggen nur in beschränktem Maaße concedirt worden ist. Sie lassen sich unter folgende Gesichtspunkte bringen:

1) Völlige gegenseitige Gleichstellung der nationalen und fremden Schiffe, sowohl in Bezug auf Waarenzölle, namentlich auch auf die etwaigen Rückzölle, Prämien und Vergütungen, auf Schiffsabgaben, insbesondere beim Anlaufen der Häfen in Nothfällen, als auch in Bezug auf die Küstenfahrten, findet Statt mit:

a. Preußen, durch Vertrag vom 19. December 1826 [36]).

b. Rußland, laut Regiminal-Rescripts an den Magistrat zu Rostock vom 3. März 1838 [37]).

c. Großbritannien und Irland, in Folge Vertrags vom 1. Mai 1844 [38]) und der Proclamirung allgemeiner Schiffahrtsfreiheit von Seiten dieser Seemacht (§ 52).

d. Lübeck, in Folge der Declaration vom 28. Januar 1845 [39]).

e. Hannover, durch Vertrag vom 22. Mai 1845 [40]).

f. Oesterreich, zufolge Declaration vom 10. Sept. 1846 [41]).

g. Schweden und Norwegen, durch Vertrag vom 10. October 1846 [42]) und Declarationen vom 15. October und 15. November 1856 in Betreff der Küstenfahrten [43]).

h. Bremen, zufolge Declaration vom 26. Februar 1848 [44]).

i. Brasilien, zufolge Declaration vom 4. Sept. 1848 [45]).

---

[36]) Officielles Wochenblatt. 1827. Stück 9. Raabe, Gesetzsammlung. Bd. III. S. 469.

[37]) Raabe, Bd. III. S. 499.

[38]) OW. 1844, 19. Raabe, Bd. III. S. 511.

[39]) OW. 1845, 8. Raabe, Bd. III. S. 569.

[40]) OW. 1845, 18. Raabe, Bd. III. S. 570.

[41]) OW. 1846, 29. Raabe, Bd. III. S. 597.

[42]) OW. 1847, 2. Raabe, Bd. III. S. 598.

[43]) Bekanntm. in der Hamb. B.-H. vom 5. Januar 1856. Nr. 13,560.

[44]) OW. 1848, 17. Raabe, Bd. V. S. 807.

[45]) OW. 1848, 41. Raabe, Bd. V. S. 808.

k. Holland, zufolge Declaration vom 25. Januar 1851 [46]).

l. Hamburg, zufolge Declaration vom 5. Sept. 1851 [47]).

m. Guatemala, durch Anschluß vom 12. Juni 1852 [48]) an den zwischen den freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg mit der Republik Guatemala unterm 25. Juni 1847 abgeschlossenen Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag.

n. Chili, zufolge einer unterm 11. October 1856 [49]) publicirten Declaration.

o. Belgien, zufolge der Declarationen vom 8. Juli 1837 und 2. Februar 1857 [50]). Die Gleichstellung in Bezug auf Zollabgaben beginnt vom 1. Januar 1858. Hinsichtlich des Fischfanges und des Verkehrs mit Salz ist den Mecklenburgischen Schiffen von Belgischer Seite keine Gleichstellung gewährt.

p. Sardinien, durch Vertrag vom 28. Januar 1853 und zufolge Declaration vom 17. November 1856 [51]).

2) Der meistbegünstigten Nation sind die Mecklenburgischen Schiffe gleichgestellt in

Dänemark durch den Vertrag vom 25. November 1845 [52]). Solche Begünstigung ist auch auf die Dänischen Colonien, die Faröer, Island und Grönland mit inbegriffen, ausdrücklich erstreckt, und noch besonders hervorgehoben, daß dieselbe sich auch auf die Fahrt durch den Sund und die Belte beziehe (§ 42). In Wismar werden die Dänischen Schiffe reciprok behandelt, in Rostock und Warnemünde jedoch auf gleichem Fuße mit den einheimischen. Eine specielle Bestimmung ist noch die, daß die

---

46) Regierungsblatt 1851, Nr. 7. Raabe, Bd. V. S. 812.
47) RB. 1851, 32. Raabe, Bd. V. S. 814.
48) RB. 1853, 3. Raabe, Bd. V. S. 816.
49) RB. 1856, 36.
50) Raabe, Bd. III. S. 499. RB. 1857, 5.
51) RB. 1853, 21. Raabe, Bd. V. S. 847 und RB. 1857, Nr. 10.
52) OW. 1846, 2. Raabe, Bd. III. S. 582.

Dänischen Fischer in Wismar sowohl für ihre Fahrzeuge, als für ihren Fischerei-Erwerb alle die Befreiungen genießen sollen, welche den eigenen Fischern dieser Stadt zustehen.

3) Die Küstenfahrt ist der nationalen Flagge vorbehalten bei sonstiger völliger gegenseitiger Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe, sowohl in Bezug auf alle und jede von den Schiffen und den Ladungen zu erlegenden Abgaben, als auch in allen übrigen Verhältnissen, in den Verträgen mit:

a. den Nordamerikanischen Vereinigten Staaten, durch Vertrag vom 9. December 1847 [53]).

b. Toscana, zufolge der Declarationen vom 1. Juni und 25. Juli 1853 [54]).

Zur Küstenfahrt wird jedoch nicht gerechnet, wenn Schiffe mit einem Theile der Ladung aus einem Hafen in den andern desselben Landes gehen, um den Rest zu laden oder zu löschen. Dies ist ausdrücklich ausgesprochen im Vertrage mit Portugal. Art. XIII. (Not. 19).

4) Reservation der Küstenfahrt für die nationalen Schiffe, Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben, und Behandlung derselben auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation in Bezug auf Waarenzölle ist vereinbart mit

Portugal, durch Vertrag vom 11. Februar 1845 [55]). Eine völlige Gleichstellung findet jedoch statt bei der Ausfuhr und bei der directen Einfuhr von Landesproducten (Art. V. VII. IV. und VIII.). Dabei bleibt indessen die Einfuhr von Erzeugnissen aus Asien in die portugiesischen Häfen (Art. XI.), sowie die Ausfuhr von Salz aus dem Hafen von Setubal (Art. IV.) den besondern Reglements unterworfen.

---

[53]) RB. 1853, 15. Raabe, Bd. V. S. 837.

[54]) RB. 1853, 34. Raabe, Bd. V. S. 854.

[55]) OB. 1845, 23. Raabe, Bd. III. S. 572.

Mit Bezug auf die Gleichstellung bei directer Einfuhr von Landesproducten ist noch vereinbart, daß die Häfen an den Mündungen der Elbe und Trave als Mecklenburgische Häfen angesehen werden sollen, unter der Voraussetzung, daß die Portugiesischen Schiffe dort ebenso günstig behandelt werden, als die Mecklenburgischen; und daß die Portugiesischen Schiffe, wenn sie von jenen Häfen kommen, in den Mecklenburgischen Häfen ebenso behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege aus einem Portugiesischen Hafen gekommen wären (Art. IX.).

Der Vertrag erstreckt sich auch auf die Azoren, Madeira und Porto Santo (Art. VI. und XI.).

Die Erzeugnisse, welche aus Mecklenburgischen oder den gedachten fremden Häfen kommen, sollen von Ursprungsattesten begleitet sein, welche von dem Portugiesischen Consul oder von der competenten Mecklenburgischen Behörde ausgestellt und vom Portugiesischen Consul beglaubigt sind (Art. X.).

Bedienen sich die Schiffe des einen Staates der Häfen des andern als Nothhäfen, so sind sie von allen Abgaben frei, vorausgesetzt, daß sie keine Handelsoperationen vornehmen und den Aufenthalt nicht unnöthig verlängern (Art. XIII.).

5) Nur in Bezug auf Schiffsabgaben besteht eine Gleichstellung der Flaggen mit Griechenland, zufolge Declaration vom 26. Mai und 7./19. Juli 1856 [56]).

6) Eine bedingungsweise Gleichstellung beider Flaggen, sowohl in Bezug auf Waarenzölle, als Schiffsabgaben, statuirt der Vertrag mit

Frankreich vom 19. Juli 1836 [57]).

Hinsichtlich der Schiffsabgaben findet gleiche Behandlung nur dann Statt, wenn die Schiffe mit Ballast einkommen, oder mit Ladung geraden Weges aus einem Hafen der Heimath (Art. 1.).

---

[56]) RB. 1856, 27.

[57]) OW. 1836, 37. Raabe, Bd. III. S. 493.

Die Zölle auf Französische Producte und Waaren in Mecklenburg sind allemal die niedrigsten, sowohl bei Ein- als Ausfuhr (Art. 7); Ladungen in Mecklenburgischen Schiffen werden in Französischen Häfen allemal nur bei der Ausfuhr denen in Nationalschiffen gleich besteuert (Art. 3); bei der Einfuhr nur dann, wenn sie Mecklenburgische Producte direct von der Heimath bringen. Es sollen jedoch von den Mecklenburgischen Producten nur nachstehende mit der Befreiung von der Mehrabgabe zugelassen werden:

a. Getraide in unbestimmter Quantität.

b. Stabholz in unbestimmter Quantität.

c. Oelsaamen und aus demselben bereitete Oele, trockene Hülsenfrüchte, zum jährlichen Collectiv-Betrage von 4000 Schiffstonnen.

d. Hanf, Flachs und Wolle zum jährlichen Collectiv-Betrage von 3000 Schiffstonnen.

e. Butter, Käse, Pökelfleisch und andere Eßwaaren zum jährlichen Collectiv-Betrage von 1000 Schiffstonnen (Art. 2).

Der Ursprung dieser Producte soll durch den im Einschiffungshafen residirenden Französischen Consul bescheinigt werden, oder, wenn solcher nicht da ist, durch die Obrigkeit, deren Bescheinigung dann von einem Französischen Consul visirt sein muß (Art. 2).

Das Anlaufen in Zwischenhäfen ist unnachtheilig, wenn es nur nicht zu irgend einem Handelsgeschäft Veranlassung gegeben hat. Die Schiffer müssen den Grund und Zweck ihres Anlaufens binnen 24 Stunden bei dem betreffenden Consul, oder eventualiter bei der Ortsobrigkeit schriftlich erklären und sich ein Certificat darüber erbitten (Art. 5).

Beim Einlaufen in die Häfen des andern Staates aus Noth findet völlige Gleichstellung der Flaggen Statt (Art. 6).

Weitere Handels- und Schiffahrts-Verträge hat Mecklenburg-Schwerin zur Zeit nicht abgeschlossen. Die Bestimmungen der genannten Verträge hinsichtlich der Bedingungen der Nationalität der Schiffe und in Bezug auf Consuln sind resp. § 69 und § 48 mitgetheilt; wegen Aufhebung des Strandrechts ist zu § 38 das Nöthige bemerkt.

Drittes Kapitel.

Ein- und Ausclarirung [1]).

§ 66.

In jedem Hafen werden von einheimischen und fremden Schiffen Abgaben gefordert. Es fordert sie theils der Staat, theils die Hafen-Commune, und zwar in der Regel sowohl von den Schiffen selbst, als von ihren Ladungen. Darnach unterscheidet man Schiffsabgaben und Waarenzölle. Vom Ballast wird kein Zoll bezahlt. Beide Arten von Abgaben werden in der Regel sowohl eingehend als ausgehend erhoben.

Diese Abgaben müssen resp. beim Einkommen des Schiffes in den Hafen und vor seinem Ausgehen berichtigt werden. Diese Verpflichtung liegt hinsichtlich der Schiffsabgaben dem Capitaine ob, der sich zu diesem Zwecke bei den competenten Behörden zu melden hat. Der Capitain bedient sich hierzu in der Regel eines Schiffsmaklers, wozu er in Bremen sogar verpflichtet ist [2]). Die Waarenzölle werden resp. vom Ablader und Empfänger berichtigt; in Ermangelung dieser liegt dem Capitaine die Berichtigung ob.

[1]) v. Kaltenborn, § 116. Tecklenborg, Handlexicon. S. 102. v. Soden und Tobiesen, „Nauta". S. 261.

[2]) Imhorst, Handlexicon aller Schiffs-Unkosten rc. S. 33. (Bremen 1857.)

Die Meldung des Schiffers an den Zollstätten und die Berichtigung der Schiffsabgaben wird Clariren genannt, d. h. klar machen. Beim Einkommen der Schiffe heißt es Einclariren, beim Ausgehen Ausclariren.

Die Einclarirung der Ladung geschieht überall auf Grundlage des Ladungsmanifestes (§ 100). Mit Laden und Löschen darf überall nicht eher begonnen werden, bis der resp. Ausgangs- und Eingangszoll von den Waaren erlegt ist — die Waaren frei gemacht sind — und von der Zollbehörde die Erlaubniß zum Laden oder Löschen ertheilt ist. Beim Einkommen des Schiffes kommen an vielen Plätzen sogleich Visitatoren an Bord, die darüber wachen, daß Nichts ohne Zoll ans Land gebracht wird.

Was insbesondere die Ein- und Ausclarirung in Warnemünde und Rostock anbelangt, so bestehen dafür folgende Vorschriften:

I. Die Clarirung der Rostocker städtischen Hafen-Erlegnisse. Die städtischen Hafenabgaben werden auf dem Aerario zu Rostock erhoben, und zwar regelmäßig vor dem jedesmaligen Ausgehen aus Rostock oder Warnemünde oder von der Rhede, das Ballastgeld vor dem Einnehmen und Auswerfen des Ballastes. Die Berichtigung geschieht nach gedruckten, zu Rostock von dem Hafenmeister, zu Warnemünde von dem Vogte (nach vorgängiger Messung oder Tarirung der Schiffe, die in Warnemünde durch den Lootsen-Commandeur geschieht) ausgegebenen Designationen. (Vgl. Anlage D. Nr. 85.) Nach der Bezahlung werden die auf dem Aerario quittirten Zettel an den Aussteller (Hafenmeister oder Vogt) wieder abgegeben.

II. Das Lootsgeld zu Warnemünde und die sonstigen Warnemünder Erlegnisse werden resp. an den Lootsen-Commandeur, den Vogt und die dienenden Lootsen, die Rostocker Lootsengebühren an den Lootsen-Aufseher und

den dienenden Lootsen bezahlt, worüber die Anlage D. das Nähere angiebt.

III. Clarirung der Großherzoglichen Accise und Schiffsabgaben, sowie der Rostocker Accise-Zulage. Die zu diesem Zwecke bestehende Controle wird allein von Großherzoglicher Seite gehandhabt, da die Accise-Zulage immer erst nach Erlegung der Accise erhoben wird (§ 57). Die Grundlage der Controle bildet das mit der Stadt Rostock in Folge des Erbvertrags vom 26. April 1748, § 6, vereinbarte Accise-Reglement des Herzogs Christian Ludwig vom 12. April 1749.

A. Einclarirung.

1) Alle zu Warnemünde einkommenden oder auf der Rhede löschenden Schiffer müssen sich Zwecks Einclarirung ihrer Schiffe und Ladungen bei dem dortigen Vogte melden, welcher (so wie die unter ihm stehenden Hegediener) zufolge einer vom Accise-Departement zu Rostock erhaltenen Instruction daselbst die steuerlichen Verhältnisse in Bezug auf die Großherzogliche Accise zu Rostock und auf die Stadt Rostock selbst zu überwachen hat. Zum Beweise der geschehenen Meldung stellt derselbe einen kleinen Passirzettel aus mit Bezeichnung des Namens des Schiffers und des Schiffes, der Flagge, woher er kommt und was er geladen hat, welchen der Schiffer bei der Accise zu Rostock mit seiner Declaration einreichen muß. Von der Einreichung dieses Scheines sind die Rostocker Schiffer nach altem Gewohnheitsrechte befreiet.

Die nur die Rhede zu Warnemünde suchenden Schiffe sind nicht verpflichtet, hier einzuclariren. Wenn aber der Schiffer ans Land geht oder gar nach Rostock hinauffährt, um zu versuchen, dort seine Ladung ganz oder theilweise zu verkaufen oder irgend wie Geschäfte zu machen, ist er gehalten, sich einzuclariren.

Alle zum Nothhafen in Warnemünde einkommenden Schiffe sind trotzdem, daß sie gebührenfrei sind, doch verpflichtet, sich

ein- und auszuclariren (§ 57). Der Vogt bemerkt auf dem Passirzettel: „Rothhafen" [3]).

2) Die Schiffer, deren Schiffe mit völliger Ladung nicht auffließen können, müssen, bevor sie die Ladung brechen, bei 20 Reichsthaler Strafe, eine doppelte gleichlautende und, so viel sie wissen, an Maaß, Gewicht, Zahl und Würden richtige Einlage ohne Verzug bei erster Budenzeit auf der Accise-Bude übergeben. Sie erhalten darauf einen Löschzettel, und kann sodann nach Einhändigung des letzteren an den Vogt zu Warnemünde die Aufprahmung geschehen. Von dem Aufprahmer muß ebenfalls eine doppelte Specification über die Güter, welche ihm in den Prahm geliefert sind, der Bude überliefert werden, jedoch ohne zu melden, wem die Güter gehören [4]).

3) Die übrigen Schiffer, welche mit ihrer vollen Ladung auffließen, sollen in gleicher Weise richtige Einlagen geben, auf welche sie den Löschzettel erhalten; dürfen jedoch demnächst die Ladung erst brechen, wenn die Strandvögte die Visitation verrichtet haben, bei 20 Reichsthaler Strafe.

Die Strandvögte sollen darauf die Ladung, so wie sie aus den Prahmen oder Schiffsgefäßen gelöscht wird, nicht allein täglich ausschreiben, sondern auch bei entstehendem Argwohn Abends und Morgens, wenn nicht mehr oder noch nicht gelöscht wird, wieder visitiren. Finden sie, daß etwas Unrichtiges passirt ist, so darf inzwischen nicht das Geringste aus dem Schiffe herausgebracht werden. Alles, was in den vom Schiffer eingereichten Einlagen verschwiegen ist, wird confiscirt [5]).

4) Haben die Schiffsleute wider Wissen und Willen der Schiffer accisbare Güter für sich oder Andere

---

[3]) Dienst-Instruction für den Vogt zu Warnemünde vom 4. Dec. 1856.

[4]) Accise-Reglement vom 12. April 1749. Art. XXVII. (Schröder, Repertorium, „Löschen". S. 334.)

[5]) l. c. und Rostocker Hafen-Ordnung vom 11. März 1853. §. 38, 8.

eingenommen, so müssen solche gleichfalls mittelst des Schiffers Einlage bei Strafe der Confiscation vor gebrochener Ladung bei der Accise-Bude angezeigt werden [6]).

5) Auch die Accise-Zulage ist nach einer zu übergebenden Einlage zu entrichten, in welcher die verschiedenen Waaren-Pöste getrennt und resp. nach Zahl, Maaß, Gewicht, und wenn nach Werth zu versteuern ist, unter Beisetzung des Werthes bei den einzelnen nach Zahl, Maaß oder Gewicht anzugebenden Pösten, aufgeführt werden. Die Einlagen, welche nicht so eingerichtet sind, werden zur Umschreibung zurückgegeben und wird die Expedition bis dahin verweigert [7]).

6) Kein Schiff darf bei Ankunft eine Zeitlang an den Pfahl, sondern muß sofort ans Bollwerk oder an die Mönchen-, Koßfelder-, Lager- oder Schnickmanns-Brücke gelegt werden [8]).

7) Die von Warnemünde zu Boot kommenden Schiffer und Bootsleute, sowie die auf- und niedergehenden Kaufleute sollen, so lange ihre Schiffe noch nicht an der Brücke liegen, bei Strafe eines Reichsthalers sich keiner anderen, als der vorbenannten Brücken bedienen (Art. XXIX.) [9]).

8) Das Löschen von Gegenständen ans Land ist zu Warnemünde überall nicht gestattet [10]), es sei denn nach eingeholter Erlaubniß des Großherzoglichen Accise-Departements zu Rostock und Einhändigung des vom Strandinspector mit unterzeichneten Erlaubnißscheines an den Vogt. Dies gilt auch für das Löschen der dem Schiffsvolke gehörigen Seekisten und Kojensäcke, sowie der Sachen des Schiffers. Auch wenn diese Personen in Warnemünde zu Hause gehören, dürfen sie ohne jene

---

[6]) Accise-Reglement. Art. XXVIII. (Schröder, l. c. „Schiffsvolk". S. 473.)

[7]) Rostocksche Verordnung vom 22. April 1836. (Blanck, l. c. S. 469.)

[8]) Accise-Reglement, Art. XXIX. (Schröder, l. c. „Schiffe". S. 464.)

[9]) Accise-Reglement. l. c. (Schröder, „Strandbrücken". S. 520.)

[10]) Verordnung vom 14. Juli 1738. (Schröder, l. c. „Warnemünde". S. 613.)

Erlaubniß ihre Sachen nicht vom Schiffe nehmen. Ist diese Erlaubniß ertheilt, so darf doch der Vogt bei entstehendem Verdachte einer Defraude die Seekisten und Kojensäcke öffnen lassen und revidiren [11]).

B. Zur Ausclarirung bei Großherzoglicher Accise zu Rostock sind alle Schiffe, welche in See gehen wollen, verpflichtet. Den sog. Baumzettel, welcher die Bemerkung: „zur See aus" enthält und den sie von der Accise-Receptur erhalten, müssen die Schiffer, vom Strandinspector mit unterzeichnet, beim Vogt einreichen. Ohne einen solchen Zettel darf kein Schiff den Hafen verlassen, ausgenommen die Nachprahmer, sofern sie für ein auf der Rhede liegendes Schiff nachprahmen oder lichten wollen. Machen sie aber für sich selbst eine Seereise, so müssen sie ebenfalls ausclariren. Ferner sind von dieser Verpflichtung ausgenommen die Rostocker Dampfschiffe, wenn sie zum Bugsiren in See gehen oder mit Passagieren eine Lustfahrt, von der sie sofort zurückkehren, in See machen. Würden sie aber eine Lustfahrt nach einem Orte machen, der außerhalb Mecklenburgischem Gebiete liegt, oder eine Reise mit Frachtgütern, selbst nach einem auf Mecklenburgischem Gebiete liegenden Orte, so müssen sie gleichfalls einen Baumzettel lösen.

Wenn ein Schiffer mit seinem großen Schiffsboot und seinen Leuten den Hafen verläßt, um damit nach dem Fischlande oder nach irgend einem andern Orte zu fahren, so muß er gleichfalls einen auf dies Boot gelösten Baumzettel beim Vogt einreichen, und kann nach geschehener Visitation des Bootes seine Reise antreten.

Die von Rostock nach Warnemünde zur Completirung der Ladungen der im Laden liegenden Schiffe mit Ladung segelnden Nachprahmer erhalten von der Accise zu Rostock darüber einen

---

11) Dienst-Instruction des Accise-Departements zu Rostock für den Vogt zu Warnemünde.

Schein, welcher enthalten muß den Namen des Nachprahmers, den Namen des die Ladung empfangenden Schiffers und Schiffes, so wie was und wie viel der Nachprahmer geladen. Diese Scheine werden vom Vogte durch den Hegediener eingefordert, und darf in kein anderes Schiff übergeladen werden, als worauf der Zettel lautet. Nach Producirung eines desfallsigen Erlaubnißscheines der Accise kann der Vogt solches gestatten[12]).

Zweiter Abschnitt.

Polizeiliche Vorschriften für die Seeschiffahrt.

Erstes Kapitel.

In Beziehung auf Schiffe.

I. Legitimation der Schiffe zur Führung einer Nationalflagge.

Nach Völkerrecht ist jedes einer civilisirten Nation angehörige Schiff verpflichtet, sich als solches durch Führung einer Flagge zu legitimiren, welche als die Nationalflagge einer civilisirten Nation allgemein anerkannt ist (§ 44, 1).

Es ist nun aber kein Schiff befugt, eine solche Flagge ohne Erlaubniß desjenigen Staates zu führen, dem diese Flagge angehört. Die Ertheilung dieser Erlaubniß knüpft jeder Staat an gewisse Voraussetzungen; ertheilt sie daher nur demjenigen Schiffe, bei welchem gesammte Voraussetzungen vorhanden sind. Die Schiffe, welchen aus diesem Grunde die Nationalflagge ver-

12) Siehe die citirte Dienst-Instruction.

liehen ist, nennt man die nationalen, oder einheimischen, oder eigenen Schiffe des Landes.

Die Voraussetzungen der Nationalität der Schiffe zu bestimmen, ist Sache jedes einzelnen Staates; sie sind daher nicht bei allen Staaten dieselben, wenn auch der gleiche Zweck eine gewisse Gleichartigkeit geschaffen hat (§ 44, 3).

A. Die Nationalität der Schiffe.

1) Der eigenen Schiffe.

§ 67.

Die Forderungen, welche von den einzelnen Staaten an diejenigen Schiffe gestellt werden, welche ihre Nationalflagge führen wollen, sind folgende:

I. Staatsangehörigkeit des Capitains. Diese verlangen alle Staaten, mit Ausnahme von Belgien, welches nur fordert, daß der Capitain oder Steuermann ein geborner oder naturalisirter Belgier ist [1]). In Rußland kann hierauf nicht streng gehalten werden, weil es an kundigen Schiffscapitainen fehlt [2]).

Die Berechtigung zur Führung der Rostocker Flagge neben der Mecklenburgischen (§ 44, 2) setzt voraus, daß der Schiffer Mitglied der dortigen Schonenfahrergesellschaft, mithin auch Rostocker Bürger sei [3]).

Die sogenannte Flaggenschifferei, bei welcher der Schiffer, auf dessen Namen die Legitimationspapiere lauten, nicht wirklicher Schiffsführer ist, sondern das Schiff von anderen Personen geführt wird, ist als eine Umgehung der gesetzlichen Vorschrift unstatthaft. Für Rostocker Schiffe ist sie außerdem speciell

[1]) Soetbeer, Schiffahrtsgesetze 2c. S. 12.

[2]) v. Kaltenborn, Seerecht. § 44, 3.

[3]) Städtische Verordnung vom 7. September 1846, 1. (Officielle Beilage zur Rostocker Zeitung von 1855, Nr. 14. Raabe, Gesetzsammlung. Bd. V. S. 806.)

verboten, und sollen hier Contraventionen mit scharfer, arbiträrer Strafe belegt werden. Diese Strafe soll auch die Rheder und Makler treffen, welche solche Contraventionen einleiten oder genehmigen, oder auch nur in ihrem Geschäftskreise wissentlich geschehen lassen, ohne davon beim Gewette behufige Anzeige zu machen. Die Correspondentrheder sind in denjenigen Fällen, wo das Gewett den Verdacht des Vorhandenseins einer Contravention begründet findet, schuldig, sich auf Erfordern der gedachten Behörde eidlich zu reinigen und zwar unter dem Nachtheile, als geständig angenommen zu werden.

Die Vertretung des Schiffers durch den Steuermann als solchen in Fällen, wo dieser nach seerechtlichen Grundsätzen seinen Schiffer vertreten darf, und die Substitution eines andern Mitgliedes der Schonenfahrergesellschaft in Behinderungsfällen des Schiffers, wo dann der Substitut als solcher offen hervortritt und inzwischen wirklicher Schiffsführer ist, sind verstattet [4]). Der Vertreter eines Schiffers hat demnach als solcher zu handeln und sich als solchen kenntlich zu machen, daher auch nur seinen eigenen Namen im gesammten Geschäftsverkehr, nicht denjenigen des vertretenen Schiffers, zu gebrauchen [5]).

II. Das Schiff muß ausschließlich nationales Eigenthum sein. Dies ist ein Grundsatz der meisten Seestaaten, und hält namentlich Großbritannien streng daran fest, indem es noch in neuester Zeit bestimmt hat [6]), daß kein Schiff als ein Britisches angesehen werden soll, welches nicht vollständig Eignern folgender Art gehört:

1) Geborenen Britischen Unterthanen. Hat ein solcher einem fremden Souverain oder Staate den Huldigungseid geleistet, so

---

[4]) Städtische VO. cit.

[5]) Rostocker Verordnung vom 7. Januar 1856. (Officielle Beilage zur Rostocker Zeitung von 1856. Nr. 2.)

[6]) Kauffahrteischiffahrts-Acte für die Vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland vom 10. August 1854, § 18.

kann er erst dann wieder Eigenthümer eines Britischen Schiffes sein, wenn er wiederum Ihrer Majestät den Eid der Treue geleistet hat, und während des ganzen Zeitraumes, daß er Eigenthümer des Schiffes ist, im Britischen Gebiete entweder ansässig, oder Mitglied einer Britischen Factorei, oder Theilhaber eines Hauses ist, das in Ihrer Maj. Gebiet zur Zeit Geschäfte treibt.

2) Personen, die das Britische Bürgerrecht erlangt, Ihrer Majestät den Huldigungseid geleistet haben und in demselben Verhältnisse, wie sub 1 bemerkt ist, zum Britischen Gebiete stehen.

3) Incorporirten Gesellschaften, die im Britischen Gebiete gegründet sind, ihren Hauptgeschäftsplatz dort haben und unter den Gesetzen des Vereinigten Königreichs stehen.

In Nordamerika ist es Vorschrift, daß die Schiffseigenthümer nicht gewöhnlich im Auslande wohnen dürfen; dagegen genügt es in Frankreich und Griechenland, wenn ein Schiff nur zur Hälfte Eigenthum von Staatsangehörigen ist. Die Niederlande verlangen jetzt nur, daß die Eigenthümer des Schiffes wenigstens ein Jahr ihren festen Wohnsitz daselbst gehabt haben; sie können zugleich auch Unterthanen einer fremden Macht sein. In den meisten Norddeutschen Seestaaten herrscht noch der Grundsatz, daß sämmtliche Schiffseigenthümer Staatsangehörige sein müssen. Nach Hamburgischem Rechte können jedoch in dem Falle, wenn das Schiff einer Actiengesellschaft gehört, die Actien auf den Inhaber ausgestellt werden und damit in den Besitz von Auswärtigen übergehen; nur muß die Direction ihren Sitz in Hamburg haben und aus Hamburgern bestehen [7]). In Mecklenburg hat ein derartiger Rechts-

---

[7]) Pöhls, Seerecht. Thl. I. S. 78 und 66. v. Kaltenborn, Seerecht. § 44, 2, wegen Frankreich auch § 26 in fine; wegen Holland die neuen Schiffahrtsgesetze von 1854. IV. (Hamburger B.-H. vom 18. September 1850. Nr. 11,900), und wegen Hamburg die dortige Verordnung vom 30. September 1850, die Papiere für Hamburgische Schiffe betreffend. (Hamburger B.-H. vom 26. Juni 1857, Nr. 14,021, „Zur Nürnberger Conferenz".)

satz keine Existenz erlangt, sondern gilt auch hier noch das strenge Princip [8]).

Dieser staatsrechtliche Satz über die Nationalität der Schiffseigenthümer dürfte nun übrigens nicht so ausgelegt werden können, als wenn er den Eigenthumserwerb an Schiffen von Seiten Auswärtiger verbiete und solchen nicht zulasse; sondern wird nur in dem Sinne zu verstehen sein, daß denjenigen Schiffen, an welchen auswärtige, resp. mehr auswärtige Eigenthümer (Rheder) als das Gesetz gestattet, participiren, der Charakter eines Nationalschiffes nicht ertheilt werden könne [9]).

III. Ein Theil der Mannschaft muß aus nationalen Unterthanen bestehen. In den Hansestädten, mit Ausnahme von Lübeck, wo verlangt wird, daß Nationalschiffe mit zu Lübeck enrollirten Seeleuten bemannt seien [10]), Hannover, Oldenburg, Mecklenburg, Preußen und Dänemark fehlt es in dieser Beziehung an gesetzlichen Bestimmungen [11]); auch kann wohl nicht behauptet werden, daß die Praxis entschieden an diesem Satze festhielte, weshalb man schließen muß, daß dies Requisit für jene Länder nicht maaßgebend ist. Die Nationalität der Mannschaft ist hier daher nicht geboten; ebenso nicht in den Niederlanden (Not. 8). Wegen Belgien siehe I.

Dagegen ist in dieser Beziehung Vorschrift [12]), daß drei-

---

8) Vgl. die Rostocksche VO. vom 10. März 1856, die Registrirung der Schiffe betreffend, welche unterm 26. März e. a. schon wieder aufgehoben wurde. (Off. Beil. 1856, 8 und 9.)

9) Im entgegengesetzten Sinne hat sich das OAGericht zu Rostock ausgesprochen im Erkenntnisse vom 17. December 1853 (Buchka und Budde. Entscheidungen 2c. I. S. 77). Dagegen siehe man für Rostocksche Verhältnisse die Erkenntnisse des Obergerichts und OAGerichts zu Rostock resp. vom 7. September 1839 und 17. December 1840. (Rostocksche Rechtsfälle 2c. I, S. 14 und 17, auch S. 1, Absatz 2.)

10) v. Kaltenborn, Seerecht. S. 30.

11) v. Kaltenborn, l. c. § 44, 4.

12) v. Kaltenborn, l. c.

viertel der Mannschaft nationale Unterthanen sein müssen, in England[13]), Frankreich[14]), Portugal, Sardinien und Griechenland; zweidrittel in Oesterreich, Spanien, den Nordamerikanischen Freistaaten und Mexico[15]); über die Hälfte in Schweden; und ein Viertel in Rußland.

Von den Officieren müssen nationale Unterthanen sein: sämmtliche in Frankreich (Nota 13), Griechenland und Nordamerika; der Steuermann in Schweden und Spanien[16]).

Auf die Befolgung dieser Vorschriften pflegt in Friedenszeiten übrigens nicht streng gesehen zu werden[17]).

IV. Das Schiff muß im Inlande erbauet oder naturalisirt sein. Die Erbauung des Schiffes im Inlande erfordert kein Staat mehr als absolut nothwendiges Requisit zur Führung der Nationalflagge.

Gar keinen Werth legen in dieser Beziehung auf den Ort, wo ein Schiff erbauet ist: England, seit der Navigations-Acte vom 26. Juni 1849[18]), Preußen, Mecklenburg und die Hansestädte. In Rostock müssen jedoch alle auswärts erbauten Schiffe, wenn sie in die Warnow einlaufen, um aus dem Rostocker Hafen für die Zukunft zu fahren, wie jede andere Waare, die in's Land kommt, versteuert werden. Ob solche Schiffe im Inlande oder Auslande erbauet sind, macht keinen Unterschied. Immer beträgt die Großherzogliche Accise 9 ₰

---

13) v. Kaltenborn l. c. S. 54. Eine Abänderung oder sonstige Bestimmung in dieser Beziehung finde ich in den Englischen Schiffahrts-Acten vom 29. Juni 1849 und vom 10. August 1854 nicht.

14) v. Kaltenborn, l. c. S. 48.

15) Mexicanische Navigations-Acte vom 30. Januar 1854. Art. 5. (Hamburger B.-H. vom 12. April 1854. Nr. 13,018.)

16) v. Kaltenborn, l. c. § 44, 3.

17) Pöhls, l. c. Thl. I. S. 251.

18) Vgl. Englische Kauffahrteischiffahrts-Acte vom 10. August 1854, § 38, 2 und § 40. — v. Kaltenborn's entgegengesetzte Meinung (§ 44, 1) muß für eine irrige gehalten werden.

von jedem Thaler des Schiffswerthes, und die städtische Accise-Zulage die Hälfte davon. (§ 57.) In Rußland sind die im Inlande erbaueten Schiffe hinsichtlich der Schiffsabgaben privilegirt, indem sie von Erlegung des Lastengeldes in Russischen Häfen während der ersten drei Jahre befreiet sind. Auf die Erlangung der Nationalität hat der Ort der Erbauung daher auch hier keinen Einfluß[19]).

Wollen auswärts erbauete Schiffe in den anderen Staaten die Nationalität erlangen, so müssen sie erst naturalisirt werden; was mit Bezahlung einer Gebühr und Erfüllung gewisser Förmlichkeiten verbunden ist. Die Naturalisation findet unbeschränkt Statt in Oesterreich, Hannover, Oldenburg, Schweden, Dänemark, Belgien, Portugal, Sardinien, Brasilien und Holland. Hier jedoch erst seit Erlaß der neuen Schiffahrtsgesetze des Jahres 1854, bis dahin durfte noch unter Niederländischer Flagge nicht anders, als mit dort erbaueten Schiffen gefahren werden; jetzt geschieht die Naturalisation fremder Schiffe gegen eine Registraturgebühr von 4 % vom Werthe[20]).

Die Zulassung auswärts erbaueter Schiffe zur Naturalisation ist sehr beschränkt in Frankreich[21]), Nordamerika[22]) und Mexico[23]), wo sie nur bei solchen Schiffen statthaft ist, welche als Kriegsbeute und gute Prise von der competenten Landesbehörde condemnirt, oder wegen Contravention gegen die Landesgesetze confiscirt sind.

V. Die Registrirung der Schiffe ist ein nothwen-

---

19) v. Kaltenborn, l. c. § 44, 1.

20) Soetbeer, Schiffahrtsgesetze 2c. v. Kaltenborn l. c. Bekanntmachung in der Hamburger Börsen-Halle cit. (Not. 8.)

21) v. Kaltenborn, l. c.

22) Pöhls, Seerecht, Thl. I. S. 78.

23) Mexicanische N. A. cit. (Not. 15.)

diges Erforderniß zur Erlangung der Nationalität in England, Frankreich und Nordamerika[24]).

Die Registrirung Britischer Schiffe ist neu regulirt und interessiren hier folgende Bestimmungen[25]):

1) Jedes Schiff, welches unter der Britischen Nationalflagge fahren will, muß in England registrirt sein. Zu dem Zwecke befindet sich fast in jedem Hafen der Vereinigten Königreiche und der auswärtigen Besitzungen ein Registrator, welcher regelmäßig der oberste Steuerbeamte des Hafenplatzes ist. Dieser führt ein „Registerbuch", in welches er auf ein Gesuch der Schiffseigner die Registrirung eines Schiffes zu beschaffen hat. Der Hafen oder Platz, wo ein Britisches Schiff registrirt wird, ist sein Registrirungshafen und der Hafen, wohin es gehört. (30—33, 35.)

2) Die Registrirung ist von der Beobachtung nachstehender Vorschriften abhängig:

a. In Ansehung der Namen der registrirten Schiffe ist verordnet, daß vor der Registrirung der Name eines jeden Schiffes und Hafens, wohin es gehört, an einer in die Augen fallenden Stelle des Hecks auf dunklen Grund in weißen oder gelben Buchstaben, welche nicht unter vier Zoll lang sein dürfen, gemalt werden soll. Es soll ein Wechsel in dem Namen nicht stattfinden, und ist ein Verbergen, Mangel oder Auslöschen des Namens nicht gestattet, ausgenommen zum Zweck des Entkommens vor dem Feinde. Das Schiff soll daher auch mit keinem andern Namen, als dem registrirten verzeichnet werden. (34.)

b. Vor der Registrirung soll das Schiff gemessen werden, und soll der Vermesser ein Certificat nach einem vorgeschriebenen Schema ausstellen, welches den Tonnengehalt, die

---

[24]) v. Kaltenborn, l. c. § 44, 5. Wegen des Nordamerikanischen Registerwesens Pöhls, l. c. S. 79.

[25]) Englische Kauffahrtei-Schiffahrts-Acte vom 10. August 1854, § 30—43.

Bauart und die sonstigen die Identität des Schiffes feststellenden Angaben enthält. Dies Certificat soll dem Registrator überliefert werden. (36.)

c. Hinsichtlich der Eintragung der Schiffseigner ist im Wesentlichen bestimmt, daß jedes Schiff zwar in 64 Parte getheilt, jedoch nicht mehr als 32 Individuen als Eigner eines Schiffes registrirt werden sollen. Jeder Eigner hat vor der Registrirung eine Erklärung abzugeben, die in Gegenwart eines Registrators oder Friedensrichters nach einem vorgeschriebenen Schema abgefaßt und unterzeichnet sein muß, die folgende Angaben enthält:

1) Einen Nachweis über seine Qualification zu einem Eigner eines Partes in einem Britischen Schiffe;
2) eine Angabe über Zeit und Ort, wann und wo das Schiff erbauet ist; ist es ein fremdes Schiff, Angabe des fremden Namens, event. wann und wo es condemnirt ist;
3) den Namen des Capitains;
4) die Anzahl der Parte, als deren Eigner registrirt zu werden er ein Recht hat;
5) eine Erklärung, daß nach seinem besten Wissen und Gewissen keine unqualificirte Person oder Körperschaft ein Part in dem Schiffe besitzt. (37—39.)

d. Wird das Schiff zum ersten Male registrirt, so soll noch ein vom Erbauer ausgefertigtes und unterschriebenes Certificat vorgelegt werden, welches genauen Aufschluß giebt über die Bezeichnung und den Tonnengehalt des Schiffes nach seiner Schätzung, über die Zeit wann, und den Ort wo es gebauet ist, zugleich mit dem Namen der Partei (wenn solche vorhanden) für deren Rechnung er das Schiff gebaut hat, oder, wenn ein oder mehrere Verkäufe stattgefunden haben, mit dem Kaufbriefe oder den Scheinen, durch welche das Schiff oder der

Part darin in Besitz der Partei gekommen ist, welche sich als Eigner registriren lassen will.

Dasselbe gilt, wenn das Schiff im Auslande erbaut ist, es sei denn, daß der Eigner erklärt, daß ihm Zeit und Ort der Erbauung unbekannt sei, oder daß das Certificat des Erbauers nicht beigebracht werden kann, in welchem Falle nur die bezeichneten Kaufbriefe oder Scheine producirt zu werden brauchen.

Jede wissentlich falsche Angabe der Schiffsbauer in solchem Certificat soll mit einer Summe bis zu 100 Pfund gestraft werden. (40, 41.)

3) Ist sämmtlichen vorstehend angegebenen Erfordernissen Genüge geleistet, so soll der Registrator in das Registerbuch eintragen:

1) Den Namen des Schiffes und den Hafen, wohin es gehört;
2) die Einzelnheiten bezüglich des Tonnengehaltes, des Baues und der Beschreibung des Schiffes, wie sie in dem Certificat des Vermessers enthalten ist;
3) die verschiedenen Angaben in Beziehung auf den Ursprung des Schiffes, wie sie in den Erklärungen der Eigenschaft enthalten sind;
4) Namen und Bezeichnung der Eigner, und ihr Verhältniß, in welchem sie bei dem Schiffe betheiligt sind. (42.)

Der registrirte Eigner hat demnach volle Befugniß über sein Part zu verfügen, und soll ihm zur Bescheinigung ein nach einem gegebenen Formulare ausgestelltes Registrirungs-Certificat ausgestellt werden, welches dieselben Angaben enthält, wie das Registerbuch. (43 und 44.)

Wegen der weiteren Vorschriften, namentlich hinsichtlich der Uebertragungen und Cessionen der Schiffsparten, der Hypotheken an Schiffen und Schiffsparten, der Certificate von Hypotheken und Verkäufen, aber eine neue Registrirung und Uebertragung

der Registrirung muß auf die Schiffahrts-Acte vom 10. August 1854 selbst verwiesen werden; und kann hier nur in aller Kürze der wesentliche Inhalt mitgetheilt werden; derselbe findet sich auch bei Tecklenborg, Handlexicon für Rheder rc. Bremen 1856. S. 245 und 246.

45. Veränderung in der registrirten Eigenschaft des Schiffes muß auf dem Registrirungs-Certificat amtlich bemerkt werden.

53. Certificate von verlorenen Schiffen, oder solchen, die aufhören, britisch zu sein, sollen ausgeliefert werden.

54. Werden Schiffe in fremden Häfen von Engländern erworben, so soll der dortige Consul dem Capitain auf sein Ansuchen ein interimistisches Certificat ausstellen, welches angiebt: Namen des Schiffes; Zeit und Ort des Kaufs und die Namen der Käufer; Namen des Capitains; möglichst genaue Einzelnheiten über Tonnengehalt, Bau und Beschreibung des Schiffes. Eine Abschrift soll er an den Zollbeamten in London schicken, und soll dies Attest 6 Monate, oder bis zu der früheren in einem Englischen Hafen erlangten Registrirung in Kraft bleiben.

55. Ein registrirtes Schiff oder ein Part darin soll beim Verkauf durch eine Urkunde übertragen werden.

66. Ein registrirtes Schiff oder ein Part darin kann als Sicherheit für eine werthvolle Leistung benutzt werden. Das Instrument, welches dieserhalb aufgenommen ist, heißt Hypothek; auf die Vorlegung desselben soll der Registrator solches in's Registerbuch eintragen.

70. Der Inhaber einer Hypothek soll nicht als Schiffseigner angesehen werden.

VI. Das Schiff darf im Auslande keine bedeutende Reparatur erhalten haben. Dies gilt noch als Bedingung der Nationalität in Frankreich. Das Französische Schiff verliert seinen National-Charakter, wenn die Reparatur

im Auslande die Summe von 6 Franken per Tonne übersteigt, es sei denn, daß die Reparatur als durchaus nothwendig nachgewiesen wird. Dies war auch in England Gesetz bis zur Navigations-Acte vom 26. Juni 1849, durch welche auch dieser Theil der Register-Acte vom 4. August 1845 (8 und 9 Vict. c. 89. Sec. 3) aufgehoben worden ist[26]).

§ 68.

Aus dem Obigen ist ersichtlich, daß die Voraussetzungen, an welche England den National-Charakter seiner Schiffe knüpfte, durch die Navigations-Acte vom 29. Juni 1849 bedeutend an Strenge verloren haben. Die früheren Englischen Vorschriften waren schon im Wesentlichen durch Cromwell eingeführt, und liegen sowohl dem Amerikanischen, als auch dem Französischen Rechte zum Grunde. Ersteres datirt vom 31. December 1792 und 18. Februar 1793, die Französische Navigations-Acte vom Jahre 1793 [1]).

Eine Zusammenstellung der Erfordernisse für den National-Charakter der eigenen Schiffe nach den einzelnen Staaten ergiebt:

a. Frankreich fordert:

1) Angehörigkeit des Capitains, sämmtlicher Officiere und ³/₄ der Mannschaft.
2) Eigenthum des Schiffes zur Hälfte national.
3) Erbauung des Schiffes im Inlande, mit wenigen Ausnahmen.
4) Einregistrirung des Schiffes.
5) Keine bedeutende Schiffsreparatur im Auslande.

b. Nordamerika:

1) Angehörigkeit des Capitains, sämmtlicher Officiere und ²/₃ der Mannschaft.

---

[26]) v. Kaltenborn, l. c. § 44, 6.

[1]) Pöhls, l. c. Thl. I. S. 71, 77 und 67. Siehe auch v. Kaltenborn l. c. Nota 20.

2) Nationales Eigenthum des Schiffes.

3) Erbauung des Schiffes im Inlande, mit wenigen Ausnahmen.

4) Registrirung des Schiffes.

c. Mexico:

1) Angehörigkeit des Capitains und $^{2}/_{3}$ der Mannschaft.

2) Nationales Eigenthum des Schiffes.

3) Erbauung des Schiffes im Inlande, mit wenigen Ausnahmen.

d. Sardinien und Portugal:

1) Angehörigkeit des Capitains und $^{3}/_{4}$ der Mannschaft.

2) Nationales Eigenthum des Schiffes.

3) Erbauung des Schiffes im Inlande oder Naturalisation.

e. Schweden:

1) Angehörigkeit des Capitains, des Steuermanns und über der Hälfte der Mannschaft.

2) Nationales Eigenthum des Schiffes.

3) Erbauung im Inlande oder Naturalisation.

f. Oesterreich, Hannover, Oldenburg, Dänemark, Belgien, Holland und Brasilien:

1) Angehörigkeit des Capitains, und in Oesterreich auch $^{2}/_{3}$ der Mannschaft. In Belgien Angehörigkeit des Capitains oder Steuermannes.

2) Nationales Eigenthum des Schiffes.

3) Erbauung im Inlande oder Naturalisation.

g. Großbritannien und Irland:

1) Angehörigkeit des Capitains und $^{3}/_{4}$ der Mannschaft.

2) Nationales Eigenthum des Schiffes.

3) Registrirung des Schiffes.

h. Griechenland:

1) Angehörigkeit des Capitains, sämmtlicher Officiere und $^{3}/_{4}$ der Mannschaft.

2) Nationales Eigenthum zur Hälfte.

i. Spanien:

1) Angehörigkeit des Capitains, des Steuermanns und ²/₃ der Mannschaft.

2) Nationales Eigenthum des Schiffes.

k. Rußland:

1) Angehörigkeit des Capitains und ¹/₄ der Mannschaft.

2) Nationales Eigenthum des Schiffes.

l. Preußen, Mecklenburg und die Hansestädte:

1) Angehörigkeit des Capitains.

2) Nationales Eigenthum des Schiffes.

2) Die Nationalität der fremden Schiffe.

§ 69.

Es darf als regelmäßiger Grundsatz der einzelnen Staaten angesehen werden, daß dieselben im Vollgefühl ihrer souverainen Macht von fremden Schiffen dieselben Erfordernisse der Nationalität verlangen, welche sie den ihrigen vorgeschrieben haben. Sie erkennen auswärtige Schiffe nicht anders als die nationalen ihres Landes an, als wenn sie auch jene Eigenschaften besitzen. (§ 44, 4.) Diesen Grundsatz hat England stets festgehalten, und auch die übrigen Staaten, denen dasselbe, wie fast überall im Seewesen, so auch hier zum Vorbilde dient, haben ihn adoptirt[1]).

Von der Erbauung oder Naturalisation im Inlande wird jedoch abgesehen, ebenso von der Registrirung. Es war dies schon Englische Praxis vor der Navigations-Acte vom 26. Juni 1849 (§ 67, IV.), und auch in den übrigen Staaten wird danach nicht gefragt. Vor Allem wird jedoch darauf gesehen, daß der Capitain nationaler Unterthan und das Schiff ausschließliches nationales Eigenthum ist; auch soll das Schiff die

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht, § 44, Nota 20.

gesetzliche Anzahl nationaler Mannschaft führen. (§ 68.) Doch müssen hier entschuldbare Ausnahmen statuirt werden, namentlich in den Fällen, wo die nationale Mannschaft im Auslande durch Tod, Krankheit oder Desertion abgegangen, und der Ersatz durch einheimische Leute nicht ausführbar ist.

Im Gegensatz zu diesem allgemein herrschenden Grundsatze hat die Mexicanische Republik in dieser Beziehung eine liberalere Richtung eingeschlagen, und in ihrer neuesten Navigations-Acte vom 30. Januar 1854 Art. 6 verordnet[2]), daß in Bezug auf die Frage nach der Nationalität fremder Schiffe entweder die mit der betreffenden Nation geschlossenen Tractate, oder, wenn darüber hierin Nichts bemerkt ist, die Gesetze jener Nation zur Richtschnur genommen werden sollen. Für den Fall, daß solche jedoch der zuständigen Behörde nicht bekannt wären, sollen auch an die ausländischen Fahrzeuge dieselben Anforderungen gestellt werden, wie an die Mexicanischen.

Diejenigen Staaten, welche ihren Schiffen den National-Charakter unter weniger beschränkenden Umständen ertheilen, als andere, haben meistens mit letzteren in Handels- und Schifffahrtsverträgen die Vereinbarung getroffen, daß ihre Schiffe auch in dortigen Häfen hinsichtlich der Nationalität nach den Gesetzen ihres Heimathlandes beurtheilt werden sollen.

Mecklenburg-Schwerin hat derartige Zusicherungen ausdrücklich erhalten in seinen Handelsverträgen mit Lübeck, Hannover (Art. 6), Schweden und Norwegen (Art. 9), Guatemala (Art. 7), (§ 65, 1), Dänemark (Art. 12), (§ 65, 2), Sardinien (Art. 2), Toscana (Eingang), (§ 65, 3) und Portugal (Art. 3), (§ 65, 4); man darf jedoch annehmen, daß von denjenigen der sonstigen Staaten, welche der Mecklenburgischen Flagge im Wesentlichen Gleichstellung mit ihrer Nationalflagge durch Vertrag gestattet haben, auch in

[2]) Hamburger B.-H. vom 12. April 1854. Nr. 13,018.

dieser Beziehung das liberalere Princip beobachtet werden wird; es wäre denn, daß ausdrücklich etwas Anderes ausgemacht wäre, wie dies mit Nordamerika allerdings der Fall ist, oder daß es unzweifelhaft feststeht, daß der betreffende Staat, wie England, principiell an dem strengeren Grundsatze festhält. Abgesehen von Preußen und den Hansestädten, wo dies Verfahren ohne Interesse ist, da auch sie keine weiteren Erfordernisse für die Nationalität der Schiffe haben, als Mecklenburg, wird daher auch in Rußland, Brasilien, Holland und Chili (§ 65, 1) der National-Charakter der Mecklenburgischen Schiffe nach Mecklenburgischem Rechte beurtheilt werden. In Bezug auf Holland ist diese Frage überdies ohne Interesse, da dessen Ansprüche — von dem nicht in Betracht kommenden Ort der Erbauung des Schiffes abgesehen — keine anderen sind, als die Mecklenburgischen. Ein vertragsmäßiger Anspruch auf seine Behandlung der Schiffe kann von Mecklenburgischer Seite aus den mit jenen Staaten ausgewechselten Declarationen nicht hergeleitet werden, da diese sich auf die Gleichstellung hinsichtlich der Abgaben von Schiff und Ladung beschränken.

Mit den Nordamerikanischen Freistaaten hat Mecklenburg in dieser Beziehung im Art. 5 des mit diesen Staaten abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrages (§ 65, 3) stipulirt, daß die Mecklenburgischen Schiffe ihre Mannschaft aus allen Staaten des Deutschen Bundes wählen dürfen; nur der Capitain muß Mecklenburgischer Unterthan sein. Außerdem sollen die Schiffe Mecklenburgischen Unterthanen und Bürgern ganz gehören, und — auch im Inlande erbauet sein. Unzweifelhaft haben durch diesen Vertrag von Nordamerikanischer Seite die Erfordernisse für die Nationalität Mecklenburgischer Schiffe gemildert werden sollen. Es muß daher die Bestimmung wegen der Mannschaft nicht dahin verstanden werden, daß sämmtliche Besatzung deutsch sein müsse, sondern daß es

hinsichtlich derjenigen zwei Drittheile, welche nach Amerikanischem Rechte Einheimische sein müssen, genügt, wenn sie nur aus Deutschen, wenn auch nicht aus Mecklenburgern besteht.

Letzteres hat auch Frankreich im Art. 4 des betreffenden Handels- und Schiffahrtsvertrages (§ 65, 6) an Mecklenburg concedirt; jedoch mit der Beschränkung, daß die Deutsche Besatzung nur aus solchen Staaten des Deutschen Bundes gewählt werden solle, welche in Beziehung auf Handel und Schiffahrt ähnliche Stipulationen, als Mecklenburg, mit Frankreich abgeschlossen hätten. Mit Hannover und Oldenburg hatte Frankreich bis zum Jahre 1851 keine derartigen Verträge abgeschlossen, wohl aber mit den übrigen Deutschen Seestaaten*). Außerdem verlangt Frankreich, daß die Officiere und die Eigenthümer des Schiffes Mecklenburger sind. Als Französische Schiffe sollen in Mecklenburg anerkannt werden diejenigen, deren Eigenthümer, Officiere und Zweidrittel der Mannschaft Franzosen sind.

In dem Schiffahrtsvertrage, welchen Mecklenburg mit England abgeschlossen hat (§ 65, 1) ist der Erfordernisse für die Nationalität der Schiffe keine Erwähnung gethan. England wird daher an die Mecklenburgischen Schiffe dieselben Forderungen stellen, wie an die seinigen. Von den übrigen Staaten, mit denen Mecklenburg keine Verträge abgeschlossen hat, wird ein gleiches Verfahren beobachtet werden. Wegen des lebhaften Schiffahrtsverkehrs mit England wird den Englischen Vorschriften (§ 68) genügende Berücksichtigung gezollt werden müssen.

B. Schiffspapiere zur Legitimation der Flagge.

§ 70.

Alle Seestaaten fordern von jedem Schiffe, welches in ihre Häfen einläuft oder vor demselben auf die Rhede geht, daß es über seine Nationalität, so wie in dem Falle, wenn es eine

*) v. Kaltenborn, l. c. § 26 in fine.

andere, als seine Nationalflagge führt, daß es über die Berechtigung zur Führung derselben sich legitimire (§ 30). Dies geschieht überall durch Producirung von Documenten (Papieren), welche von öffentlichen competenten Behörden Zwecks solcher Legitimation ausgestellt sind, und sich stets an Bord des Schiffes befinden müssen.

Die Behörden der Hafenorte haben nicht bloß die Befugniß, sondern auch die Pflicht, die Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Papiere zu prüfen. Bei fremden Schiffen können die Papiere bis zum Wiederausgang des Schiffes zurückbehalten werden, so weit die Schiffer sie nicht zur Vorzeigung bei andern Behörden z. B. den Consuln in Händen haben müssen[1]).

Von den in Warnemünde einkommenden Schiffen brauchen die Rostocker und Mecklenburgischen Schiffe, welche aus dem Rostocker Hafen fahren, ihre Papiere nicht vorzuzeigen. Die fremden Schiffer produciren auch nur ihre Musterrolle und den Meßbrief, ohne sie abzugeben, und ersieht der dortige Vogt, bei dem die Vorzeigung zu geschehen hat, aus der Musterrolle die Nationalität des Schiffes.

Papiere von vernichteten (abgewrackten oder untergegangenen) Schiffen müssen zur Verhütung von Mißbrauch an die betreffenden Behörden zurückgegeben werden, und ist in Rostock solches speciell verordnet. Dieselben sind hier dem Gewette zur Cassation zu übergeben, und haben Correspondentrheder, Schiffer und Mannschaft solcher Schiffe über dieselben Auskunft zu ertheilen[2]).

Die einzelnen Schiffspapiere sind nun folgende:

1) Papiere zur Legitimation der Nationalität.

a. Nothwendige Papiere[1]).

§ 71.

Jedes Schiff muß den Beilbrief, Seepaß, das Eigenthumscertificat und die Musterrolle bei sich führen.

---

[1]) Vgl. Englische Schiffahrtsacte vom 10. August 1854. § 279.

[2]) Verordnung vom 7. Januar 1856. Offic. Beilage Nr. 2.

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht. § 45.

In den Staaten, in welchen die Schiffe registrirt werden, tritt an die Stelle der drei ersten das Registrirungs-Certificat.

I. Der Beilbrief[2]) (von Beil, Axt)[3]), plattdeutsch Bielbreif, und durch Corruption vielfach genannt Bielbrief, ist ein Attest, worin die Behörde des Ortes, wo das Schiff gebaut ist, auf Ansuchen des Schiffsbaumeisters bescheinigt, daß derselbe Nachstehendes vorgetragen und resp. mit einem körperlichen Eide bekräftigt, oder auf seinen früher geleisteten Eid ausgesagt habe:

a. Den Ort, wo das Schiff erbaut ist.
b. Die Gattung des Schiffes.
c. Den Namen des Schiffes.
d. Den Namen des Schiffers, auch wohl der Eigenthümer, für welche es erbaut ist.
e. Das Material, wovon es erbaut ist, insbesondere auch von welcher Holzart.
f. Die Größe, nach Länge, Breite und Höhe.
g. Das Jahr, in welchem es erbaut ist.
h. Die Bauart und dessen Ordnungsmäßigkeit.
i. Die Angabe, daß er wegen Bezahlung für die Erbauung befriedigt worden sei.

In einigen Ländern ist es genügend, wenn der Schiffsbauer solche Erklärung an Eidesstatt, oder bei Verlust seiner Ehre und guten Namens, und vor einem Notar abgiebt. In Mecklenburg ist die strengere Form im Gebrauch (§ 75, 2); in Rostock stellt das Gewettgericht diese Atteste aus; das Maaß ist hier das Schwedische; in Ribnitz der Magistrat.

Bisweilen wird der Beilbrief auch als ein bloßes Privatzeugniß des Baumeisters ausgestellt, und solches dann von der competenten Behörde legalisirt. Auch bei Hauptreparaturen kommt die Ausfertigung eines Beilbriefes vor.

---

[2]) Pöhls, Seerecht, Thl. 1. S. 55. v. Kaltenborn, l. c. § 43.

[3]) Imhorst, Handlexikon ꝛc. S. 209.

Der Beilbrief ist jedenfalls um deswillen das wichtigste von allen Schiffspapieren, weil er das Signalement des Schiffes enthält, und deshalb die Identität des Schiffes aus ihm erkannt wird. Er muß daher alle Data enthalten, welche zu einem vollständigen Signalement erforderlich sind. Außerdem ist die Angabe über den Ort der Erbauung ein wesentlicher Theil desselben. Die sonstigen darin vorkommenden Angaben sind der Regel nach unwesentlich, jedoch dann von praktischem Nutzen, wenn die sonstigen Legitimationspapiere, aus denen diese Angaben entnommen werden, auf dem Schiffe nicht vorhanden sein sollten. Der Beilbrief vertritt in manchen Ländern zugleich das Eigenthums-Certificat[4]).

II. Der Seebrief oder Seepaß. Er giebt den Nachweis über die Nationalität des Capitains; muß daher dessen Namen und Ortsangehörigkeit enthalten, mit Bezeichnung des Schiffes, welches er führt. Er hat außerdem die Bedeutung eines Reisepasses (§ 107).

In Hannover[5]), Hamburg[6]) und Rostock enthält der Seepaß auch die Eigenthumsverhältnisse des Schiffes, indem darin die Rheder benannt werden und attestirt wird, daß sie daselbst zu Hause gehören. In Hamburg wird der Seepaß erst ausgefertigt, wenn wenigstens ein Rheder die Angaben der Rhedereiverhältnisse körperlich beschworen hat (§ 67, II). In Rostock muß der Schiffer auf Bürgereid versichern, daß an dem Schiffe „kein Fremder einig Part noch Theil habe, besondern ihm selbst, so wie auch den gleichfalls hiesigen Bürgern (—) alleine eigenthümlich zustehe." Ein besonderes Eigenthums-Certificat wird hier nicht geführt, es müssen daher die Veränderungen in den Eigenthumsverhältnissen des Schiffes auf dem Seebriefe amtlich bemerkt werden.

---

[4]) Tecklenborg, Handlexikon für Rheder ꝛc. S. 372.

[5]) Schow, Grundsätze des nach dem allgemeinen (Hannoverschen) Landrechte geltenden Seerechts ꝛc. S. 10.

[6]) v. Soden und Tabiesen, „Nauta". S. 156 f.

Ausgefertigt wird der Seepaß für die unter Mecklenburgischer Flagge fahrenden Fischländer und Ribnitzer Schiffer vom Großherzoglichen[7]) Amte in Ribnitz Namens der Landesregierung in deren speciellem Auftrage, für Rostocker Schiffer vom Protonotair daselbst ex commissorio E. E. Rathes.

III. Das Eigenthums-Certificat oder Rhedereiverzeichniß ist ein Attest der Ortsbehörde des Schiffers, worin bescheinigt wird, daß der Schiffer eidlich (d. h. an Eidesstatt oder Bezug nehmend auf seinen geleisteten Bürgereid) die nachstehend mit Bezeichnung ihres Wohnortes angeführten Personen als die alleinigen Rheder des Schiffes angegeben habe, und daß sämmtliche angegebene Rheder dem Inlande angehörig seien. In Lübeck müssen sogar sämmtliche Rheder ihr Eigenthum körperlich beschwören[8]).

Bei Veränderungen in der Person der Eigenthümer muß das Certificat amtlich rectificirt werden (Siehe Nr. II.). Rostocker Schiffe führen kein separates Eigenthums-Certificat (Siehe Nr. I. und II.). Für die Ribnitzer Schiffe stellt der Magistrat das Certificat aus, für die Fischländer das Großherzogliche Amt in Ribnitz.

IV. Die Musterrolle[9]), englisch articles, französisch role d'équipage, spanisch el rol, ist — soweit sie hier als ein zur Legitimation der Nationalität des Schiffes gehöriges Document in Betracht kommt — die Bescheinigung der competenten Behörde über die Ortsangehörigkeit und den Nationalcharakter der Schiffsmannschaft. Sie wird auf persönliches Erscheinen des Capitains mit seinen Leuten vor dem Beamten, nach Angabe der erschienenen Personen ausgestellt, und nachdem sie sämmtlich, sowohl der Schiffer als die Leute, die Aufzeichnung ihrer Depo-

---

[7]) Notific. vom 2. April 1842. (Off. W. 1842, 15.)

[8]) v. Kaltenborn, l. c. § 19 in fine.

[9]) Pöhls, l. c. Thl. I. S. 253. v. Kaltenborn, l. c. § 75.

sitionen in der Musterrolle eigenhändig unterschrieben oder unterkreuzt haben. Aufgeführt werden in dieser Weise in der Musterrolle außer dem Namen und Charakter des Schiffes, dem Namen des Capitains, der Bezeichnung des Ausgangs- und Bestimmungshafen, die Namen der Officiere und übrigen Mannschaft, mit Angabe und nach der Reihenfolge ihres Amtes, welches sie auf dem Schiffe bekleiden, so wie ihr Alter und ihr Heimathsort.

In England müssen Schiffer und Rheder die Richtigkeit der Musterrolle auf Verlangen beschwören.

In Rostock sollen sich die Seeleute, mit Ausnahme des Capitains, vor der Musterungsbehörde legitimiren (durch einen Heimaths- oder Geburtsschein)[10], Ausländer, mit deren Heimathsland von Mecklenburgischer Seite desfallsige Conventionen abgeschlossen sind, insbesondere nach Maaßgabe dieser Conventionen[11]).

Veränderungen in der Mannschaft, welche während der Reise durch Abgang, Tod, Desertion oder sonst eintreten, muß der Schiffer anhangsweise in der Musterrolle bemerken (§ 114).

In Spanien sind eigentliche Musterrollen nicht gebräuchlich, sondern werden die Namen der Mannschaft, auch Vaters Vorname, ihr Wohnort, Alter, Gagenbetrag und Dienstgrad im Seepaß eingetragen[12]).

V. Das Registrirungs-Certificat ersetzt auf denjenigen Schiffen, welche registrirt sind (§ 67, V.), den Beilbrief, Seepaß und das Eigenthums-Certificat. Es ist gleichfalls ein amtliches, auf Grund von glaubwürdigen, wenn auch nicht (wenigstens in England nicht) beeidigten Angaben, vom Registrator ausgestelltes Attest, welches alle wesentlichen Details enthält, worüber die obigen drei Papiere lauten: eine genaue Beschreibung des Schiffs nach Namen und Größe, dessen Ursprung,

---

10) Rostocker Musterrolle. § 3.

11) Verordn. vom 26. Febr. 1838. § 2. (Blanck, S. 490.)

12) Tecklenborg, l. c. S. 293.

Namen und Heimath des Capitains und der Schiffseigenthümer. Ueber das Englische Registerwesen siehe § 67, V.

b. Vorkommende Papiere[1]).

§ 72.

I. Nachstehende Papiere sind zwar zur Legitimation der Nationalität des Schiffes entbehrlich, indem die Thatsachen, über welche sie Auskunft geben, schon auf den regelmäßigen Schiffspapieren amtlich bemerkt und attestirt sein sollen. Dennoch wird ihre Anwesenheit am Bord des Schiffes von manchen Staaten des mehreren Beweises halber gefordert, und kommen sie daher unter den Schiffspapieren vor. Schiffscapitaine werden deshalb gut thun, sich auch mit diesen Papieren zu versehen. Es sind dies:

1) Der Kaufcontract, wenn das ganze Schiff verkauft ist.

2) Die Condemnationsacte bei aufgebrachten fremden, und die Restitutionsacte bei wieder frei gegebenen Schiffen.

3) Das Namens-Veränderungsdocument. Nach Englischem Recht ist ein Wechsel im Schiffsnamen unstatthaft (§ 67, V. a.).

4) Etwaige gerichtliche Erkenntnisse über den Nationalcharakter des Schiffes.

II. Der Meßbrief. Obgleich derselbe nicht zu den die Nationalität eines Schiffes beweisenden Documenten zu rechnen ist, so mag derselbe doch hier seine Stelle finden, da er mit den übrigen hier erwähnten Schiffspapieren zusammen genannt zu werden pflegt. Der Meßbrief ist ein Attest über die Größe des Schiffes nach seinem cubischen Inhalte, und ist sein Zweck, als Grundlage für die Berechnung der je nach der Größe der Schiffe verschiedenen Schiffsabgaben, auch bei Passagierschiffen zur Bestimmung der für jedes Schiff zuläßigen Anzahl von

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht, § 45.

Passagieren zu dienen. Er ist daher ein Papier von Wichtigkeit, kann jedoch nicht zu den nothwendigen Documenten gezählt werden, da sein Inhalt in jedem Lande durch wiederholte Messung wieder hergestellt werden kann. Manche Staaten fragen sogar bei fremden Schiffen überhaupt gar nicht nach dem Meßbriefe, sondern messen jedes fremde Schiff, welches in ihre Häfen einläuft, selbst nach, dasselbe mag einen Meßbrief haben oder nicht; so namentlich England. Ist ein fremdes Schiff hier einmal gemessen, so bedarf es erst nach Ablauf einer geraumen Zeit (eines Jahres?) einer neuen Messung, falls der Englische Meßbrief während dieser Zeit am Bord ist. Andere Staaten messen fremde Schiffe nur dann, wenn die nach dem vorhandenen Meßbriefe erfolgte Messung unvollkommener ist, als die ihrige [2]). Die eigenen Schiffe müssen regelmäßig einen Meßbrief führen, um wiederholte Messungen entbehrlich zu machen; bei den registrirten Schiffen ersetzt das Registrirungs-Certificat auch den Meßbrief (67, V, b.).

Die Ausmessung des Schiffes nach Kubikfußen geschieht nicht in allen Staaten nach derselben Methode, und sind daher die Resultate mehr oder weniger genau. Daß der zum Beladen nicht zu benutzende Schiffsraum, z. B. Cajüten, auf Dampfschiffen der Raum für die Maschine und das Brennmaterial bei der Vermessung nicht berücksichtigt wird, ist die Regel [3]). Am Genauesten mißt man in England, und enthält die neueste Schiffahrtsacte von 1854 (20—29) sehr detaillirte Bestimmungen über die Art, wie und wo ein Schiff gemessen werden soll; auch in Hamburg und Bremen sucht man jetzt den cubischen Inhalt der Schiffe möglichst genau zu ermitteln. In Bremen giebt es zwei Methoden des Messens, eine bei beladenen, die andere bei unbeladenen Schiffen; die erstere ist die einfache, die

---

[2]) Tecklenborg, Handlexikon für Rheder ꝛc. S. 289.

[3]) v. Soden und Tobiesen, „Nauta". S. 167.

letztere die vollständige. Bei der einfachen Messung wird die Länge, Breite und Tiefe (in der Pumpe) gemessen; bei der vollständigen werden die Länge und drei Querschnitte des Schiffes aufgenommen. Bei Messung fremder Schiffe wird immer die einfache Methode angewandt, falls nicht der Eigner oder Führer die vollständige Messung verlangt [4]). Preußische und Schwedische Vermessungsmethoden sind bei v. Soden und Tobiesen „Nauta" S. 167—171 mitgetheilt (Not. 3). In Rostock ist die Messung eine einfache, daher aber auch ungenaue, indem nur die Deckslänge, die größte Breite und die Tiefe (die Zuladung im Wasser) gemessen wird, und zwar nach Schwedischen Fußen.

Der nach Kubikfußen ermittelte Schiffsraum wird zur Bestimmung der Tragfähigkeit meistens in das Tonnenmaaß, in den nordischen Staaten in Lasten reducirt. Man rechnet 40 Kubikfuß auf das Englische Ton; und soll die Tragfähigkeit des Schiffes nach dem Gewicht bestimmt werden, so wird ein Ton zu 20 Centner gerechnet [5]). 286 Englische Tons sind = 100 Hamburger oder Commerzlasten à 6000 Pfd. = 155 Preußische Normal- oder Ostseelasten à 4000 Pfd. = 112 Dänische Normallasten à 5200 Pfd. = 291 Französische Tonneaux à 1000 Kilogramm. In Rostock wird die Lastengröße nach Rostocker Roggenlasten berechnet [6]), von denen 85 Lasten = 100 Hamburger Commerzlasten = 86 Wismarsche Lasten.

Die Messungen werden in Rostock vom Hafenmeister vorgenommen, und fertigt das Gewett nach Aussage des Hafenmeisters, der beeidigt ist, den Meßbrief aus (§ 122, Not. 3).

---

[4]) Tecklenborg, l. c. Imhorst, Handlexikon 2c. S. 206.

[5]) v. Soden und Tobiesen l. c.

[6]) Rostocker Hafenordnung vom 11. März 1853, § 2. (Off. Beilage zur Rostocker Zeitung von 1853, 10. Raabe, Gesetzsammlung 2c. Band V, S. 825.)

2) Das Certificat zur Führung einer fremden Flagge.

§ 73.

Hat ein Schiff von einem auswärtigen Staate die Erlaubniß erhalten, dessen Nationalflagge zu führen (§ 44, 3), so muß das Schiff zum Beweise ein Certificat an Bord führen, welches ihm von dem auswärtigen Staate ausgestellt worden ist. Zur Ausfertigung desselben kann nur die höchste Staatsbehörde befugt sein, falls nicht ausnahmsweise die gewöhnlichen mit der Ausfertigung der Schiffspapiere beauftragten Behörden auch hierin ausdrücklich autorisirt sein sollten. In diesem Falle wird die Bescheinigung dieser Autorisation nicht fehlen dürfen.

Die Führung einer fremden Flagge kam, außer in Kriegszeiten, früher im Mittelländischen Meere vor, so lange noch die Barbaren der Afrikanischen Nordküste die Schiffahrt daselbst gefährdeten, auch die Türken völkerrechtlichen Grundsätzen nicht huldigten (Vgl. § 3). Die durch Kriegsflotten zur See mächtigen Nationen schlossen früher mit den Barbaren förmliche Tractate ab, damit diese ihre Kauffahrteischiffe ungestört passiren ließen. Die zur See nicht mächtigen Nationen, welche sich aus Mangel an einer Kriegsflotte nicht selbst schützen konnten, erbaten sich deshalb von einem Staate, welcher mit den Barbaren oder Türken paciscirt hatte, zu ihrem Schutze die Berechtigung zur Führung seiner Nationalflagge in jenen Gewässern. Mit der Erlaubniß erhielten sie dann zu ihrer Legitimation ein Certificat, welches allgemein unter dem Namen Türkenpaß bekannt gewesen ist.

Namentlich mußten sich die Schiffe der Deutschen Territorien eines solchen Schutzes bedienen, und erhielten die Ostseestaaten denselben, meistens von Schweden oder Dänemark, natürlich nur für Geld.

Daß nicht bloß das Mittelländische Meer, sondern auch die

meisten Gewässer aller Welttheile in jetziger Zeit auch für die zur See nicht mächtigen Nationen ohne erhebliche Furcht vor barbarischen Raubanfällen zu befahren sind, haben sie vor Allem England zu danken.

Die Führung einer fremden Nationalflagge kommt, wenn auch zu einem anderen Zwecke auch jetzt noch vor; insbesondere fahren jetzt Bremer Schiffe unter Spanischer Flagge nach Spanisch-Westindien, und genießen dadurch daselbst dieselben Vorzüge, wie die Spanischen Schiffe.

II. Bau, Ausrüstung und Besichtigung der Schiffe.

§ 74.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Beschaffenheit sowohl der neugebauten, als auch der übrigen Schiffe hinsichtlich ihrer Seetüchtigkeit einer Controle von Seiten der Behörden unterworfen ist. Die Gefahr, welcher nicht bloß Menschenleben, sondern auch ein Capitalvermögen von großer Erheblichkeit durch Seeuntüchtigkeit des Schiffes ausgesetzt sein würde, gebietet eine polizeiliche vorsorgende Aufsicht. Deshalb sind die Schiffahrtsbehörden ebenso befugt, als auch auf Antrag verpflichtet, jedes in ihrem Bezirke belegene Schiff zu besichtigen, und dasselbe nach befundener Seeuntüchtigkeit zu condemniren, d. h. demselben die bessere Instandsetzung anzubefehlen und das Auslaufen bis nach geschehener Ausbesserung unter Anwendung der geeigneten Zwangsmaßregeln zu verbieten, oder es auch ein für allemal zu Reisen unbrauchbar zu erklären [1]).

Eine officielle Besichtigung aller auslaufenden Schiffe ist nur in Holland, Frankreich, Spanien und Bremen vorgeschrieben [2]). In Frankreich muß sie bei größeren Seereisen sogar

---

[1]) Vgl. v. Soden und Tobiesen, „Nauta". S. 190.

[2]) Tecklenborg, Handlexicon ꝛc. S. 379. Imhorst, Handlexicon aller Schiffs-Unkosten ꝛc. S. 206.

zweimal geschehen, einmal wenn ausgerüstet, und dann wenn geladen werden soll [3]). Sonst schreitet die Behörde im Allgemeinen nur ein, wenn ein Schiff der Seeuntüchtigkeit verdächtig ist, oder wenn die Besichtigung von Interessenten beantragt wird. Für gewisse Arten von Schiffen finden sich particularrechtlich specielle Anordnungen zu einer officiellen Besichtigung.

Der Schiffsbau unterliegt überall nur einer allgemeinen polizeilichen Controle und nur in einzelnen Beziehungen und für bestimmte Arten von Schiffen bestehen hinsichtlich ihrer Einrichtung und Ausrüstung specielle anordnende Vorschriften.

A. Controle hinsichtlich des Schiffsbaues.

§ 75.

1) Schiffe bauen zu lassen ist jetzt Jeder berechtigt, und ist die Vorschrift des Hanseatischen Seerechts Titel I. Art. 1., wonach nur Bundes-Bürger das Recht hatten, in den Hansestädten Schiffe bauen zu lassen, längst außer Gebrauch. Ebenso die Verordnung des 2. Artikels, daß „kein Schiffer sich unterstehen solle, ein Schiff zu bauen, es sei dann, daß er seine Freunde, die ihm bauen wollen, alle beisammen habe. Es wäre dann, daß er das Schiff allein zu bauen und zur See zu führen vermöchte, bei Pön eines Thalers von jeder Last nach des Schiffes Größe, halb einem Ehrbaren Rathe jeden Orts, halb den Armen zu entrichten."

2) Zur Ausführung des Baues muß sich der Bauherr jedoch kundiger Leute bedienen, die vom Staate zur Erbauung von Seeschiffen concessionirt worden sind. Auch ist in der Regel zur Erbauung eines Schiffes allemal obrigkeitliche Erlaubniß erforderlich [1]); jedenfalls wird an allen Plätzen, wo Seeschiffe

---

[3]) v. Kaltenborn, Seerecht, § 63. Not. 30.

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht, § 42.

gebaut werden, von den Behörden ein Register über dieselben geführt, in welches sie nach Namen und Größe eingetragen, auch nicht selten nach Verhältniß ihrer Tüchtigkeit in bestimmte Classen eingetheilt werden [2]).

In Mecklenburg bestehen hierüber keine speciellen Vorschriften und sind nur die allgemeinen Handwerksgesetze anwendlich. Darnach muß die Erlaubniß, den Schiffsbau betreiben zu dürfen, von der Localbehörde erwirkt werden. Dabei ist aber die Gewinnung des Meisterrechts erforderlich. Da nun aber eine derartige Zunft nur für Rostock und Wismar vorhanden ist, deren Wirkungskreis über diese Städte nicht hinausgeht, so erbitten die in Ribnitz wohnenden Schiffsbauer sich vom Landesministerio ein Privilegium, wodurch sie das Meisterrecht erlangen. Hiebei haben sie die Erlernung des Geschäfts nachzuweisen, einer Prüfung sind sie jedoch nicht unterworfen. In Rostock ertheilt der Rath solche Concession, und zwar zum Bau hölzerner Schiffe nur unter der Bedingung, daß die Mitgliedschaft im Amte der Schiffszimmermeister erworben, also ein Meisterstück abgelegt wird. Die Baumeister werden in Mecklenburg beeidigt, speciell wegen der zur Erwirkung eines Beilbriefes von ihnen zu machenden Depositionen (§ 71, I.). Die Erlaubniß zum Bau eines Schiffes ertheilt in Rostock [3]) das Gewett gegen ein Kielgeld von 12 ßl. M. V. per Elle; in Ribnitz wird die Erlaubniß nicht gefordert.

3) Bisweilen bestehen noch Strafen für den Schiffsbaumeister, wenn er das Schiff größer gebaut hat, als bedungen war. Nach Schwedischem Rechte beträgt die Strafe für jede Last zu groß oder zu klein 3 Thaler. Das Hanseatische Seerecht Titel I. Art. 3. setzt eine Strafe von zween

---

[2]) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 122.

[3]) Polizei-Ordnung von 1576, § 2, und Verordnung vom 3. Juni 1595 (Schröder. Repertorium, „Schiffe", S. 463.)

Thaler für jede Last zu groß, doch nur, wenn die Ueberschreitung 5 Last beträgt. Diese Strafen sind jetzt außer Gebrauch, und auch die meisten neueren Seerechte, z. B. auch das Preußische, haben die Strafen nicht beibehalten. Den Bauherren ist überlassen, sich durch Stipulirung von Conventionalstrafen vor Contractswidrigkeiten der Baumeister zu sichern [4]).

4) Auf den Werften an der Weser nehmen angestellte Besichtiger und Agenten der Assecuradeurs, so wie sie sich vor jeder anzutretenden Reise mit Frachtgütern von der Seetüchtigkeit des Schiffes überzeugen, auch den Fortgang des Baues oder der Reparatur eines Schiffes zu unbestimmten Zeiten in Augenschein, und führen über die Beschaffenheit desselben genau Buch: z. B. welche Form und Stärke die im Neubau begriffenen Schiffe haben, ob die Befestigung, vorzüglich durch metallene Bolzen, ausreicht, ob nach Vollendung einer Reise das Schiff auch wieder gehörig in den Stand gesetzt worden, für abgenutzte Taue und Segel neue angeschafft sind, oder ob neuer Kupferbeschlag oder sonstige bedeutende Zimmerung erforderlich ist [5]).

B. Ausrüstung britischer Seeschiffe mit Böten und Rettungsbojen [1]).

§ 76.

1) Kein mit einem Deck versehenes Schiff (ausgenommen solche, die nur als Dampfschlepper, und solche, die nur zum Wallfischfang benutzt werden) soll von irgend einem Platze des Vereinigten Königreichs in See gehen, wenn es nicht seinem Tonnengehalt entsprechend mit Böten versehen ist. Dampfschiffe von 1000 und mehr Tonnen müssen 7 Böte führen, unter ihnen

---

4) v. Kaltenborn l. c. Not. 12.

5) Imhorst, Handlexicon rc. S. 206.

1) Englische Kauffahrtei-Schiffahrts-Acte vom 10. August 1854, § 292 bis 294.

2 Rettungsböte von 28 Fuß Länge, die übrigen von 27 — 18 Fuß Länge; Segelschiffe von 800 und mehr Tonnen 5 Böte, oder 3 Böte und 1 Lantsche (Launches) von 26 — 18 Fuß Länge; die kleinsten Segelschiffe unter 100 Tonnen 1 Boot von 14 Fuß Länge; Segelschiffe von 100—200 Tonnen 3 Böte, oder 1 Boot und 1 Lantsche. Dampfschiffe von gleicher Größe wie Segelschiffe, müssen 1 Boot mehr führen.

Es kann auf Segelschiffen von 200 Tonnen und darunter, welche keine Passagiere führen, für das kleinste Boot ein „Dingy" substituirt werden, von 150 Tonnen und darunter, statt der vorschriftsmäßigen Böte ein festes Boot, welches hinreichend Raum für die Mannschaft hat.

Auf allen Dampfschiffen können für 2 der größeren Böte 2 Radkastenböte (Paddlebox) genommen werden.

2) Jedes Schiff, welches mit mehr als 10 Passagieren in See geht, muß neben den nach Vorstehendem erforderlichen Böten noch ein Rettungsboot führen, das mit allem zum Gebrauch Erforderlichen versehen ist; es sei denn daß eins seiner Böte wie ein Rettungsboot schwimmfähig gemacht ist.

3) Kein solches Schiff soll in See gehen, wenn es nicht mit zwei Rettungsbojen versehen ist.

Alle diese Vorschriften sind zu befolgen bei Strafe bis zu 100 Pfd. St. für den schuldigen Eigner, und bis zu 50 Pfd. St. für den schuldigen Capitain.

C. Bau, Ausrüstung und Besichtigung der Englischen Dampfschiffe [1]).

§ 77.

1) Eiserne Dampfschiffe (ausgenommen solche, die nur als Dampfschlepper benutzt werden) sollen durch feste

---

[1]) Englische Kauffahrtei-Schiffahrts-Acte vom 10. August 1854, § 300 bis 302, und 303 — 321.

wasserdichte Querwände getheilt werden, so daß sowohl der vordere, als auch der hintere Theil des Schiffes von dem Maschinenraum durch eine solche Wand getrennt ist. In weniger als drei Theile darf ein Dampfschiff nicht getheilt sein, und sollen die Theile möglichst gleich sein. Jeder dieser Wände soll ebenso stark sein, als die eisernen Seitenplanken des Schiffes.

Jedes Schraubendampfschiff soll außerdem noch mit einem wasserdichten Verschlage versehen sein, der das Hinterende der Schraubenwelle einschließt.

2) Eiserne und hölzerne Dampfschiffe, deren Besichtigung durch die Acte vorgeschrieben ist, sollen nachstehend ausgerüstet sein:

a. Jedes Dampfschiff muß mit einem Sicherheitsventil an jedem Kessel versehen sein, welches so einzurichten ist, daß es außerhalb der Controle des Ingenieurs ist, wenn der Dampf wirkt. Ist außer diesem Ventil noch ein gewöhnliches vorhanden, so soll es eine nicht geringere Fläche und ein nicht geringeres Gewicht haben, als das gewöhnliche Ventil.

b. Die Compasse eines jeden seefahrenden Dampfschiffes, was zur Passagierbeförderung verwendet wird, sollen von Zeit zu Zeit berichtigt werden.

c. Jedes seefahrende Dampfschiff (ausgenommen, wenn es bloß als Dampfschlepper benutzt wird) soll mit einem Schlauch versehen sein, der zum Feuerlöschen in jedem Theile des Schiffes geeignet ist, und mit der Maschine des Schiffes in Verbindung gesetzt werden kann.

d. Jedes See-Dampfschiff, das zur Passagierbeförderung verwendet wird, soll mit folgenden Mitteln zum Geben von Nothsignalen ausgerüstet sein, nämlich: 12 Terpentinfackeln (Blaufeuern) oder 12 Zündruthen, und einer Kanone mit Munition für mindestens 12 Schüsse; oder mit solchen andern Mitteln zum Signalisiren, welche die Genehmigung der Handelskammer erhalten haben.

e. Jedes Küsten-Dampfschiff, das zur Passagierbeförderung über See verwendet wird, soll mit demjenigen Schutze versehen sein, welchen die Handelskammer in jedem Falle vorschreibt.

Die Nichtbefolgung dieser Vorschriften ist mit einer Strafe bis zu 100 Pf. St. für den schuldigen Schiffseigner, und bis zu 50 Pfd. St. für den schuldigen Capitain bedroht.

3) Passagier-Dampfschiffe sind einer Besichtigung in folgender Art unterworfen:

a. Jedes Passagier-Dampfschiff muß zweimal im Jahre durch einen von der Handelskammer ernannten Schiffsbau-Inspector besichtigt werden. Außerdem kann es zu jeder Zeit geschehen, nur darf das Schiff dadurch nicht unnöthig in seiner Fahrt aufgehalten werden. (304.)

b. Die Besichtigung erstreckt sich auf die gute Beschaffenheit des Schiffes und der Maschinen, und hat der Inspector dem Eigner über den Befund ein Attest zu geben, worin zugleich die Zahl der Passagiere, welche das Schiff befördern kann, angegeben wird, so wie auch die Zeit, für welche der Rumpf des Schiffes, die Ausrüstung und die Maschine noch ausreicht, falls diese weniger als 6 Monate beträgt. (309.)

c. Dies Attest hat der Schiffseigner bei der Handelskammer einzureichen (310), und erhält dafür von dieser ein Zeugniß, daß den Bestimmungen des Gesetzes rücksichtlich der Besichtigung und der Einsendung der darüber abgegebenen Erklärungen Genüge geschehen ist. Dies Attest enthält auch die Grenzen, über welche hinaus das Schiff zu fahren nicht mehr tauglich ist; so wie die Zahl der Passagiere, welche das Schiff befördern kann. (312.)

d. Das Zeugniß der Handelskammer muß auf dem Schiffe an einem in die Augen fallenden Platze angeheftet werden, so daß es allen Personen an Bord sichtbar ist. (317.) Geht das Dampfschiff in See, ohne daß ein solches Zeugniß ordnungsmäßig angeheftet ist, so soll der Eigner um eine 100 Pfd. St., der

Capitain um eine 20 Pfd. St. nicht übersteigende Summe gestraft werden. (318.)

D. Einrichtung und Besichtigung der Rostocker Leichterschiffe [1]).

§ 78.

1) Die Rostocker Leichterschiffe sollen folgender Maaßen eingerichtet sein:

a. Zwischen der Cajüte und dem Schiffsraume, desgleichen zwischen diesem und dem Kavelgatt, im Vordertheile des Schiffes, soll ein ganz heruntergehendes Schott von anderthalbzölligen, zusammengefederten Planken sich befinden, welches resp. nach der Cajüten- und Kavelgatt-Seite hin ganz mit weißem Blech beschlagen sein muß, nach der Seite des Schiffsraumes hin aber nur glatt gehobelt zu sein braucht. Es genügt jedoch, wenn statt des Blechverschlages die Schotten von gehobelten, doppelt kreuzweise über einander gelegten und zusammengefederten Brettern angefertigt sind; jedoch muß dann der Boden der Cajüte und des Kabelgatts in denjenigen Leichtern eine gleiche Einrichtung haben, deren Schiffsraum unter Cajüte und Kavelgatt durchgeht.

b. Die Luken des Leichterschiffes müssen mit doppelten eisernen Stangen und zwar so versehen sein, daß jede Stange seitwärts überfaßt, und dort durch ein gutes Vorlegeschloß gesichert wird. (§ 126.)

c. Die Schiffspumpe muß sich entweder in der Cajüte befinden, oder, wenn im Schiffsraume, so muß sie ohne Soot eingerichtet oder doch nur mit einem solchen Soot umgeben sein, welcher ebenso wie die Schotten (a) gesichert ist. Hinsichtlich der damals schon vorhandenen Leichterschiffe ist es bei ihrer etwaigen anderweitigen Einrichtung belassen.

---

[1]) Rostock'sche Verordnung vom 17. Juli 1839 (Blanck, Gesetzsammlung, S. 513), und Commissorium E. E. Rathes an das Gewett vom 28. Februar 1840 (Verordnungsbuch des Gewetts, Hafen und Schiffahrt betreffend, S. 221.)

d. Die Beschlagung der Decksplanken im Schiffsraume mit Bandeisen, damit die Aushebung derselben verhindert wird, soll unterbleiben können.

2) Die Hafen-Officianten zu Rostock und zu Warnemünde haben auf die Befolgung jener Vorschriften genau zu achten, und einem anders eingerichteten Leichter die Einnahme einer Leichterladung nicht zu gestatten. Der Hafenmeister insbesondere hat

a. die Leichterschiffe, welche als solche gebraucht werden, ab und an, auch unaufgefordert, zu visitiren;

b. auf Erfordern des Leichterschiffers, der Rhederei, oder der Ablader eine genaue Visitation der betreffenden Leichter anzustellen und Bescheinigung über den Befund zu ertheilen;

c. die zu seiner Kenntniß kommenden Mängel beim Gewette anzuzeigen.

3) Den Abladern, welche vorschriftsmäßig eingerichtete Leichterschiffe benutzt haben, ist darüber, wenn sie es beantragen, nach ihrer Wahl entweder vom Hafenmeister oder auf dem Grunde der Angaben desselben vom Gewette amtliche Bescheinigung zu ertheilen.

III. Begegnen und Passiren von Schiffen. Schiffssignale.

A. Begegnen und Passiren.

§ 79.

Im Allgemeinen gilt auf See die Regel, daß die Schiffe rechts ausweichen, sich also an Backbordseite passiren; doch sind Dampfschiffe den Segelschiffen, und das vor dem Winde segelnde Schiff dem bei dem Winde liegenden auszuweichen verpflichtet, da letzteres es nur selten in seiner Gewalt hat, ausweichen zu können [1]). Eine bestimmtere Vorschrift enthält das Englische Recht [2]), und darf dieselbe, da sie sachgemäß ist,

---

[1]) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 223.

[2]) Kauffahrtei-Schiffahrts-Acte vom 10. August 1854. § 296.

als allgemeine Regel angesehen werden. Darnach sollen auf beiden sich begegnenden Schiffen, gleichviel Dampf- oder Segelschiffe, wenn Gefahr vorhanden ist, daß sie bei Fortsetzung ihres Courses in Collision gerathen würden, die Steuerruder an Backbord gelegt werden, so daß sie sich gegenseitig an Backbord passiren. Ein Abweichen von dieser Regel ist nur zulässig, wenn dadurch eine unmittelbare Gefahr abgewendet wird, oder aus Rücksicht auf gefährliche Oertlichkeiten, oder für Segelschiffe, die auf Steuerbordshalsen dicht am Winde liegen, mit Rücksicht darauf, daß man das Schiff in der Macht behalten muß.

Für Dampfschiffe verordnet sodann noch das Englische Recht [3]), daß sie in einem engen Fahrwasser, wenn es sicher und thunlich ist, die Seite des Fahrwassers oder der Straßenmitte halten sollen, welche auf Steuerbordsseite liegt.

Auf Rostocker (und Warnemünder) Hafen- und Stromgebiet müssen sich Schiffe in Fahrt, wenn sie einem andern Schiffe begegnen, sich gleichfalls regelmäßig rechts halten. Schiffe, die sich herauf- oder heruntertauen, müssen, wenn ein anderes Schiff aus- oder eingebracht wird, auf Verlangen des Lootsen-Commandeurs sofort zur Seite anlegen [4]). Beim Passiren des Baggers gelten zur thunlichsten Vermeidung von Störungen der Baggerarbeiten folgende Vorschriften [5]).

I. Beim Baggern auf der Warnow.

1) Alle Fahrzeuge mit einem Tiefgang von 6 Fuß und darunter müssen dem Bagger und seinen Prähmen allemal ausweichen, und dürfen die Baggerarbeiten niemals unterbrechen.

2) Alle Fahrzeuge von einem Tiefgang über 6 Fuß müssen

[3]) l. c. § 297.

[4]) Rostocker Hafenordnung vom 11. März 1853, § 3, (Off. Beilage 1853, 10, Raabe, Gesetzsammlung Bd. V. S. 825.)

[5]) Rostocker Gewettsverordnung vom 24. October 1855 (Off. Beilage 1855, 30) und Hafenordnung l. c.

schon beim vierten Pfahl vor dem Bagger kleine Segel machen und diese so lange halten, bis sie den Bagger und dessen etwa im Fahrwasser befindliche Prähme passirt sind. Dampfschiffe müssen hemmen.

3) Die beladenen Leichter und Jachten müssen überdies, sobald ihnen der Bagger in Sicht kommt, zum Zeichen daß sie den Bagger passiren werden, und damit derselbe rechtzeitig wegholen könne, die Stagfock fallen lassen.

II. Beim Baggern in der Hafenmündung bei Warnemünde und in deren Nähe.

1) Die Führer aller aus Warnemünde abgehenden Fahrzeuge müssen wenigstens eine Stunde vor ihrem Ausgehen dem Baggermeister hiervon die Anzeige machen. Durch Böte darf sich der Bagger niemals belästigen oder in seiner Arbeit stören lassen.

2) Die Warnemünder Lootsen müssen, wenn ankommende Schiffe auf der Rhede ankern wollen, solches dem Bagger signalisiren, damit derselbe nicht unnöthiger Weise wegzuholen braucht; und

3) beim Einbringen der Schiffe, falls dann der Bagger noch nicht bei Seite gelegt haben sollte, rechtzeitig durch geeignete Wendungen Collisionen vermeiden.

Der Lootsencommandeur ist angewiesen, beim Ausbringen der Schiffe dieserhalb besonders große Sorgfalt anwenden zu lassen.

Contraventionen im Allgemeinen werden mit einer Strafe bis zu 50 Thlr. belegt; beim Passiren des Baggers sollen sie mit schwerer Geld- und eventualiter Gefängnißstrafe geahndet werden, und sind hier die Führer der Schiffe und Leichter, so wie die Lootsen außerdem zum vollständigen Ersatz des angerichteten Schadens ausdrücklich verpflichtet.

B. Schiffssignale.

1) Schiffslaternen. Nebel-, Lootsen-, Nothsignale. Flaggensignale zum Correspondiren.

§ 80.

I. Die Bekanntmachung der Königlich Britischen Admiralität über die von seefahrenden Schiffen zur Vermeidung von Collisionen zu führenden Laternen vom 1. Mai 1852 ist von den hauptsächlichsten der andern Seestaaten adoptirt[1]); auch von Mecklenburg[2]) und von Rostock. Die Vorschriften hierüber sind folgende:

A. Segelschiffe sollen sowohl auf der Fahrt, als auch wenn sie an Stellen ankern, wo eine Begegnung mit andern Fahrzeugen stattfinden kann, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein helles weißes Licht führen, ausgenommen innerhalb Häfen und anderer Plätze, wo andere Lichter für Schiffe gesetzlich angeordnet sind. Dies ist specielle Mecklenburgische Vorschrift; nach der Britischen braucht das Licht nur gezeigt zu werden, sobald sich das Schiff zwischen Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang einem andern Schiffe nähert, oder ein anderes ihm näher kommt.

Im Rostocker- und Warnemünder Hafen werden von den Schiffen keine Lichter geführt, wohl aber auf der Warnemünder Rhede vor Anker liegend[3]).

Unter Segel ist das Licht an einer Stelle des Schiffes anzubringen, wo es den Umständen nach am Besten von sich nähernden Schiffen erkannt werden kann.

Vor Anker ist das Licht an der Mastspitze anzubringen,

---

[1]) In der Uebersetzung bei P. Salomon u. Comp. Hamburg 1856.

[2]) Ldsh. Verordnung vom 22. Dec. 1853 (Reg.-Bl. 1853, 51. Raabe, Gesetzsamml. Bd. V. S. 865), von der Stadt Rostock publicirt unterm 9. Jan. 1854 (Off. Beil. 1854, Nr. 1.)

[3]) Publ. vom 9. Jan. 1854 cit.

und muß die Laterne so eingerichtet sein, daß sie einen hellen klaren Schein längs des ganzen Horizontes zeigt.

B. Dampfschiffe — mit Rädern oder Schaufeln — führen:

a. Wenn unterwegs:

ein helles weißes Licht oben auf dem Fockmast,
ein grünes Licht auf der Steuerbordseite,
ein rothes Licht auf der Backbordseite.

1) Das Licht an der Mastspitze muß in dunkler Nacht und bei klarer Luft in einer Entfernung von wenigstens fünf (engl. oder See-) Meilen sichtbar und die Laterne so construirt sein, daß sie über einen Bogen des Horizonts von zwanzig Strichen des Compasses, also zehn Striche auf jeder Seite des Schiffs, ein gleichförmiges und ungebrochenes Licht zeigt, nämlich von der Richtung gerade aus bis zwei Striche hinterwärts des Deckbalkens auf jeder Seite.

2) Das grüne Licht auf der Steuerbordseite muß in dunkler Nacht und bei klarer Luft, wenigstens in der Entfernung von zwei (engl.) Meilen sichtbar und die Laternen so construirt sein, daß sie über einen Bogen des Horizonts von zehn Strichen des Compasses ein gleichförmiges und ungebrochenes Licht zeigt, nämlich von der Richtung gerade aus bis zwei Striche hinterwärts des Deckbalkens auf der Steuerbordseite.

3) Die rothe Laterne auf der Backbordseite ist ebenfalls so einzurichten, daß sie ihr Licht bis auf dieselbe Entfernung auf dieser Seite wirft.

4) Die Seitenlichter sind außerdem nach dem Schiffe zu mit Schirmen von wenigstens drei Fuß Höhe zu versehen, damit man die Lichter nicht quer über den Bug erblicken kann.

b. Wenn vor Anker. — Ein gewöhnliches helles Licht. Es muß jedoch die Laterne so eingerichtet sein, daß sie klares gutes Licht längs des ganzen Horizonts wirft.

Die Verordnung der Rostocker Lootsenordnung vom 21. Mai

1802 § 10, wonach auf der Rhede zu Warnemünde des Leuchtthurms wegen überall keine Leuchte ausgehängt werden soll, ist durch die Publications-Verordnung zur Hafenordnung vom 11. März 1853 Nr. 2 [4]) aufgehoben.

II. Nebelsignale sowohl bei Segel- als Dampfschiffen anzuordnen, ist die Königl. Britische Admiralität ermächtigt [5]). Der Erlaß desfallsiger Vorschriften ist jedoch nicht bekannt geworden. Auf das Gesuch des Liverpooler Dampfschiffahrts-Vereins hat das Handelsamt eingewilligt, für die größere Sicherheit der Schiffahrt Holyhead durch eine sehr einfache Art von Nebelsignalen zu versorgen. Zwei 24pfündige Kanonen werden auf dem South-Stack, einem Felsen bei Holyhead, aufgepflanzt und bei nebligem Wetter jede halbe Stunde abgefeuert werden (Not. 1).

Obgleich nicht unter den Begriff polizeilicher Vorschriften, sondern allgemeiner seemännischer Gebräuche fallend, mögen doch hier ihre Stelle finden:

III. Lootsensignal. Das Zeichen, wodurch der Schiffer in See zu erkennen giebt, daß er in den Hafen einlaufen und Lootsen haben will, besteht in dem Aufziehen der Nationalflagge, bei Nacht einer hell leuchtenden Laterne. In Türkischen Häfen muß eine besondere Flagge, roth mit weißem Viereck in der Mitte, aufgezogen werden [6]).

IV. Nothsignal. Befindet sich ein Schiff in See in Noth und wünscht Hülfe zu haben, so wird dies durch das Zeigen der Nothflagge, oder wenn keine Hülfe in Sicht ist, daher auch bei Nachtzeit durch Kanonenschüsse, Aufziehen von Laternen, Abbrennen von bengalischem Feuer u. dgl. zu erkennen gegeben. (§ 77, 2 d.) Eine Nothflagge ist im höchsten Nothfalle eine verkehrt gezeigte, sonst eine der Länge nach an mehreren Stellen zusammengebun-

---

[4]) Off. Beilage 1853. Nr. 10.

[5]) Britische Kauffahrtei-Schiff.-Acte vom 10. Aug. 1854. § 295, 2.

[6]) Hamburger B.-H. vom 16. April 1857. Nr. 13,960.

dene Flagge. Im letztern Falle sagt man: die Flagge wird im Schau gezeigt[7]).

V. Zum Correspondiren mit einander oder mit einer fremden Küste bedienen sich die Schiffe gleichfalls der Flaggensignale. Dies geschah bisher allgemein nach Angabe des von dem Britischen Fregatten-Capitain entworfenen Signalcodex. Derselbe ist in neuester Zeit durch das Französische Signalbuch (Code de signaux maritimes) von Reynold vereinfacht, und selbiges bereits eingeführt außer auf den französischen Schiffen, auch auf den Britischen, Holländischen, Belgischen, Schwedischen, Russischen, Sardinischen, Neapolitanischen, Griechischen und Chilenischen[8]).

2) Leuchtfeuer und Signalstange zu Warnemünde[1]).

§ 81.

I. Leuchtfeuer. Westwärts von der Hafenmündung brennt während des ganzen Jahres vom Untergang bis zum Aufgang der Sonne ein Siderallicht, welches bei klarem Wetter in einer Entfernung von zwei deutschen Meilen vom Verdecke der Schiffe, und seewärts von allen Seiten auch für die hinter der Stoltera befindlichen Schiffe sichtbar ist.

II. Sonstige Signale an der Hafenmündung.

1) Die neben der Feuerbake an einer Stange aufgehängten Bälle bezeichnen den Wasserstand in der Hafenmündung. Ein großer schwarz und weiß gefärbter Ball deutet eine Tiefe von 14 Fuß Rostocker Maaß, und jeder kleine schwarze Ball über oder unter dem großen Ball einen halben Fuß Wassertiefe mehr oder weniger an.

---

[7]) Tecklenborg, Handlexikon, S. 306.

[8]) Hamburger B.-H. vom 11. Febr. 1857. Nr. 13,905.

[1]) Rostocker Hafenordnung vom 11. März 1853, § 24—26. (Off. Beil. 1853, Nr. 10. Raabe, Gesetzsammlung B. V, S. 830.)

2) Ein Wimpel auf jener Stange bedeutet die stille oder einlaufende, das Fehlen des Wimpels die auslaufende Strömung.

3) Eine zur Seite der Bälle aufgezogene Mecklenburgische Flagge bedeutet, daß die Lootsen der stürmischen Witterung und der Brandung wegen nicht auskommen können.

4) In diesem Falle wird den Schiffen, welche den Hafen suchen müssen, durch Aufrechthalten oder Senken einer am äußersten Ende der Mole anzubringenden Signal-Flagge nach der einen oder der andern Seite hin angegeben, ob sie ihren Cours geradezu oder nach der einen oder andern Seite hin (westwärts oder ostwärts) zu nehmen haben.

III. Die Aufsicht über die Signale hat der Lootsen-Commandeur zu führen, und haben die Warnemünder Lootsen Reiheweise die Wache dabei zu halten. Der Lootsencommandeur hat auch darauf zu sehen, daß längs dem Strande Niemand ein Feuer halte [2]).

IV. Das Lootsenwesen.

A. Im Allgemeinen [1]).

§ 82.

I. Anstellung und Organisation der Lootsen. Lootse, Pilot, Locmann heißt im Allgemeinen jeder Seemann, der ein Geschäft daraus macht, Schiffe durch enges, gefahrvolles oder unbekanntes Fahrwasser zu führen. Der Name kommt her vom Englischen loot, dem Namen eines Bleies, welches an einer mit Knoten abgetheilten Leine befestigt ist, und womit die

---

[2]) Lootsenordnung für den Hafen zu Warnemünde vom 21. Mai 1802, § 3 p, und § 5 k. (Blanck, Rostock. Gesetzsammlung, S. 161 und 162.)

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht, § 83. v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 269—274. Tecklenborg, Handlexicon, S. 276—280.

Tiefe des Wassers gemessen wird. Dies Ausmessen heißt peilen (engl. pylen)[2]).

Regelmäßig versteht man unter Lootsen jedoch nur diejenigen Seeleute, welche von der betreffenden Schiffahrtsbehörde, oft nach voraufgegangener Prüfung (wie in England)[3]), und Beeidigung, zu solchem Geschäfte angestellt worden sind. Solche Lootsen stehen unter einem Lootsencommandeur, und sind oft in Abtheilungen unter einem Oberlootsen getheilt. Die Arbeit wechselt zwischen ihnen nach Stunden; jedoch müssen sie, wenn es Noth thut, alle bereit sein.

Nach Englischem Rechte[4]) kann sich auch der Capitain oder Steuermann eines Schiffes von einer Lootsenbehörde hinsichtlich seiner Fähigkeit zum Lootsen prüfen lassen, und darf dann sein Schiff oder diejenigen, für welche er geprüft ist, in dem Bezirke der Lootsenbehörde lootsen, braucht sich daher hier keines qualificirten Lootsen zu bedienen. Das ihm über seine Berechtigung ausgestellte Zeugniß muß alle Jahr erneuert werden, jedoch ohne daß eine wiederholte Prüfung erforderlich ist.

II. Das Amt der Lootsen besteht hauptsächlich in der sicheren Führung der Schiffe in gefahrvollem und engem Fahrwasser, namentlich im Ein- und Ausbringen der Schiffe in den Hafen und die offene See. Ein Theil der Lootsen muß stets auf Wache sein und nach Schiffen auslugen. Insbesondere liegt den Lootsen ob, den in ihrem Revier in Gefahr gerathenen Schiffen Hülfe zu leisten, und sind sie davon nur befreit, wenn in einer Berathung alle erklären, daß solche unmöglich ist.

III. Das Verhältniß der Schiffer zum Lootsenwesen. Da, wo Lootsen existiren, ist jeder Schiffer, welcher auf einer Rhede ankern oder in den Hafen einkommen oder ausgehen will, regelmäßig zu Folgendem verpflichtet:

---

[2]) Engelbrecht, der wohlunterwiesene Schiffer (Lübeck 1792) S. 39.

[3]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte von 1854, § 369.

[4]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte l. c. § 340—344.

1) Er soll bei eigener Verantwortlichkeit, außer im höchsten Nothfalle, nicht ohne Lootsen ein- oder aussegeln[5]). (§ 80 III.) Geschieht es dennoch, so muß er allemal doch das volle, mitunter das halbe Lootsgeld bezahlen; nach Englischem[6]) Rechte sogar zur Strafe den doppelten Betrag, und bei einem Schiffe, welches Orten des Vereinigten Königreichs und den umliegenden Inseln angehört, soll der Capitain in solchem Falle bis zu 100 Pfd. St. gestraft werden. Außerdem kann der Capitain noch um eine weitere Geldstrafe bis zu fünf Pfd. St. für jede 50 Tonnen der Tragfähigkeit seines Schiffes gestraft werden.

2) Sobald der Lootse an Bord gekommen ist, gebührt demselben das Commando über das Schiff in Bezug auf den Cours, und müssen Schiffer und Schiffsvolk seinen Anordnungen Folge leisten. Der Schiffer muß ihm den Tiefgang des Schiffes angeben, auch bemerken, ob das Schiff einen geraden oder hangenden Kiel hat[7]). Nach manchen Seerechten soll dies schriftlich geschehen. Nach Schwedischen und Dänischen Seerechten soll der Lootse zuerst nach dem Tiefgange fragen. Auch jede sonstige Auskunft, deren der Lootse seinem Amte zufolge bedürfen sollte, muß der Schiffer ihm ertheilen, namentlich ob das Schiff von einem ungesunden Hafen kommt, ob sich Personen mit ansteckender Krankheit an Bord befinden u. s. w.

Erweist sich der Lootse als unfähig, so kann der Capitain denselben entsetzen und nöthigenfalls einen andern nehmen. Ueberdieß haftet der Lootse nicht nur für jeden Schaden, welcher dem Schiffe durch sein Versehen zustößt, mit seinem ganzen Vermögen, sondern er wird den Umständen nach auch für sein Versehen bestraft[8]). In subsidium haftet die ganze Lootsenge-

---

[5]) Hanseat. Seerecht III., 18.

[6]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte l. c. § 353. und 354, 376.

[7]) Engelbrecht l. c. S. 41.

[8]) Imhorst, Handlexicon S. 242.

sellschaft. Es ist dies speciell ausgesprochen vom Ober-Appell.-Gericht zu Celle im Erkenntnisse vom 13. October 1845, die Ansegelung des Kuffschiffes „Marie Anne" durch einen Lootsenkutter auf der Weser betreffend, in Bezug auf eine Hannoversche, eine juristische Person bildende Lootsengesellschaft [9]).

3) Für die regelmäßigen Leistungen der Lootsen wird vom Schiffer das Lootsgeld bezahlt. Es ist meistens durch eine Taxe mit Rücksicht auf die Lastengröße, oder den Tiefgang des Schiffes gesetzlich bestimmt, und ist oft nach Sommer- und Wintermonaten verschieden. Wo keine Taxe besteht, hängt die Größe des Lootsgeldes von der Vereinbarung zwischen Schiffer und Lootsen ab; ist solche nicht erfolgt, so soll es durch Sachverständige, mit Rücksicht auf die obwaltenden Umstände, namentlich die Größe der Gefahr, abgeschätzt werden. Wenn in besonderen Fällen, z. B. bei starkem Nebel, der Capitain zwei Lootsen zugleich nimmt, so wird für den zweiten gewöhnlich nur die Hälfte des Lootsgeldes bezahlt [10]). In einigen Gegenden ist es Gebrauch, daß der Lootse auf dem Schiffe auch beköstigt wird. Den Umständen nach ist der Schiffer hiezu überall verpflichtet.

Das Lootsgeld wird entweder an den Lootsen selbst oder an den Lootsencommandeur bezahlt; der Lootse erhält jedoch regelmäßig für seine Person noch extra eine Fooye [11]).

IV. Von dem Englischen Lootsenwesen ist noch hervorzuheben:

1) Lootsenböte [12]). Alle Böte und Schiffe, die regelmäßig zum Lootsendienst verwendet werden, sollen approbirt und concessionirt werden durch die Lootsenbehörde des Bezirks,

---

9) Seuffert, Archiv V. Nr. 164.

10) Imhorst, Handlexicon S. 243.

11) Engelbrecht l. c. S. 42.

12) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte cit § 345—348.

welche die Capitaine solcher Böte und Schiffe nach ihrem Ermessen ernennt und absetzt. Jedes Lootsenboot oder Schiff soll schwarz gemalt oder getheert sein, und am Spiegel den Namen des Eigners und Hafens, zu welchem es gehört, in mindestens einen Zoll breiten und drei Zoll hohen, weiß oder mit einer andern in die Augen fallenden Farbe gemalten Buchstaben führen. Auf dem Bug muß die Concessionsnummer stehen. Unter Segel muß eine große zweifarbige Flagge, oben weiß und unten roth, geführt werden. Um erkennen zu geben, daß ein Schiff einen qualificirten Lootsen am Bord hat, muß Letzterer gleichfalls eine solche Flagge zeigen.

2) Concession[13]). Jeder Lootse, welcher als solcher seinen Dienst versieht, muß mit seiner Concession versehen sein und jeder Person, die ihn verwendet, solche auf Erfordern vorzeigen. Auch erhält jeder Lootse Abschriften von demjenigen Theile dieser Acte, welcher sich auf das Lootsenwesen bezieht, so wie von den Gebühren, Nebengesetzen und Vorschriften, wie sie in seinem Bezirke gelten, und soll er diese Abschriften gleichfalls jeder Person, welcher ihn verwendet, auf Verlangen vorzeigen.

3) Vergehen[14]). Jeder Lootse, welcher sich eines der nachfolgenden Vergehen schuldig macht, soll neben seiner Verantwortlichkeit für den Schadenersatz an die beschädigte Person um eine 100 Pfd. St. nicht übersteigende Summe gestraft werden, und der Suspension oder Entlassung Seitens der competenten Lootsenbehörde unterworfen sein, nämlich:

a. Wenn er entweder eine Schenke oder einen öffentlichen Vergnügungsort hält, oder Wein, geistige Getränke, Taback oder Thee verkauft, oder bei solchen Geschäften interessirt ist.

b. Wenn er sich einen Betrug gegen Zölle oder Accise zu Schulden kommen läßt.

---

[13]) l. c. § 349—352.

[14]) l. c. § 365 und 366.

c. Wenn er gegen schiffbrüchige Personen oder deren Sachen gewissenlos handelt.

d. Seine Concession verleiht.

e. Als Lootse fungirt, wenn er suspendirt ist.

f. Im Zustande der Trunkenheit als Lootse fungirt.

g. Wenn er am Bord eines Schiffes, dessen Leitung er hat, durch seine Anordnungen die Unkosten des Lootsens absichtlich vermehrt.

h. Wenn er ohne trifftigen Grund sich weigert oder zaudert, die Leitung eines Schiffes zu übernehmen.

i. Wenn er unnöthiger Weise ein Kabeltau kappt oder schlippt.

k. Wenn er ohne Grund sich weigert, das Schiff, dessen Leitung er hat, in denjenigen Hafen oder Platz zu führen, welchen der Capitain wünscht.

l. Wenn er das Schiff vorzeitig verläßt.

Eines Verbrechens macht sich dagegen derjenige Lootse schuldig, und verwirkt zugleich seine Suspension oder Entlassung, welcher bei Leitung eines Schiffes absichtlich oder aus Nachlässigkeit durch seine Handlungsweise Untergang, Zerstörung oder schwere Havarie des Schiffes, oder Gefährdung von Leib und Leben einer Person veranlaßt.

4) Trinity-House[15]. Das Trinity-House ist die den Lootsenbehörden vorgesetzte Behörde, und ertheilt die Concessionen an die Lootsen. An seinem Hause in London soll eine Bekanntmachung angeschlagen werden, worin der Name und gewöhnliche Wohnort jedes concessionirten Lootsen, so wie die Grenzen, innerhalb deren er fungiren darf, angegeben sind. Eine Abschrift hievon soll auch in allen Zollhäusern der Lootsenbezirke angeschlagen werden.

Vor seiner Ernennung muß jeder Lootse eine Caution von 100 Pfd. St. für gehörige Erfüllung seiner Obliegenheiten

---

[15]) l. c. § 368—375, 377, 387.

stellen; wegen eines Versäumnisses oder Mangels an Geschicklichkeit ist der Lootse über diese Summe und den Betrag des Lootsengeldes, das für die betreffende Reise gezahlt werden muß, nicht verantwortlich.

Alle Concessionen ertheilt das Trinity-House nur bis zum 31. Januar, und müssen sie dann erneuert werden. Dasselbe hat auch die Befugniß, Concessionen zu widerrufen oder zu suspendiren.

Das Trinity-House hat die Anordnungen zu treffen, daß beständig eine hinreichende Zahl Lootsen zum Dienste vorhanden ist.

Außer in London bestehen auch Trinity-Häuser in Hull und Newcastle.

B. Insbesondere das Rostocker und Warnemünder Lootsenwesen[1]).

1) Für den Hafen und die Rhede zu Warnemünde.

§ 83.

I. Anstellung und Organisation der Warnemünder Lootsen.

1) Die Lootsen werden vom Gewett aus der Zahl derjenigen Warnemünder Bürger angestellt, welche mindestens 40 Jahre alt sind, 15 Jahre zur See gefahren haben, und vom Lootsencommandeur das Zeugniß ihrer Tüchtigkeit und ihres Wohlverhaltens beizubringen vermögend sind[2]). Die Zahl der Lootsen betrug ursprünglich 40, ist aber auf 100 Personen erhöht[3]).

---

[1]) Siehe im Allgemeinen § 82.

[2]) Lootsen-Ordnung für den Hafen zu Warnemünde vom 21. Mai 1802, § 1. (Blanck, Gesetzsammlung S. 159. Vgl. auch Verordnung vom 13. Januar 1840, Blanck, S. 521.)

[3]) Lootsen-Ordnung l. c. und Verordnung vom 22. April 1835, 1. (Blanck, S. 453.)

Der Lootsencommandeur wird vom Rathe der Stadt Rostock erwählt, auf Erfüllung seiner Pflichten beeidigt, und in Warnemünde vom Gewette angewiesen[4]). Sein Substitut ist der Lootsen-Altermann, welcher vom Gewette aus der Zahl der Lootsen gewählt und beeidigt wird[5]).

2) Jeder Lootse ist bei willkührlicher harter Ahndung des Gewetts schuldig und verbunden, dem Lootsencommandeur in Allem, was das Lootsen- und Berge-Wesen anbetrifft, ohne Widersetzlichkeit in Worten und Werken auf das Pünktlichste zu gehorchen. Die Lootsen verwalten ihr Amt nach einer gewissen vom Gewette festgestellten Reihenfolge; jedoch ist der Lootsen-Commandeur auch berechtigt, sie außer der Reihe zu commandiren. Auch darf sich kein Lootse ohne Erlaubniß des Lootsen-Commandeurs von Warnemünde entfernen. Ueberhaupt sind die Lootsen angewiesen, der Lootsen-Ordnung in allen sie betreffenden Punkten auf's Genaueste nachzukommen[6]). Jeder Lootse muß auch nach Ueblichkeit ein Boot besitzen.

Der Lootsen-Commandeur steht unter der Aufsicht und dem Schutze des Gewetts[7]), und ist angewiesen, dessen Befehle und Verfügungen pünktlich und bei angemessener willkührlicher Strafe zu befolgen. Er hat sich stets zu seinem Dienste in Warnemünde gegenwärtig und bereit zu halten, mithin sich weder in einem zu seinem Geschäfte ihn unfähig machenden selbstschuldigen Zustande, bei dem Nachtheil sofortiger Cassation, betreten zu lassen, noch weniger sich ohne Erlaubniß des Gewetts zu entfernen, es wäre denn dringender Ursachen wegen nach Rostock, woselbst er sich aber sogleich nach seiner Ankunft

---

4) Lootsen-Ordnung cit. § 2.

5) L.-O. cit. § 4.

6) L.-O. cit. § 5, a, b, c.

7) Rostocker Hafen-Ordnung vom 11. März 1853, § 1. (Off. Beilage 1853 Nr. 10. Raabe, Gesetzsammlung, Bd. V. S. 824.)

melden und von seiner Herüberkunft Rede und Antwort geben soll; während seiner Abwesenheit muß er den Altermann für sich substituiren. Ueberhaupt soll er die Vorschriften der Lootsen-Ordnung in allen und jeden Theilen aufs Genaueste befolgen[8]).

II. Das Amt der Warnemünder Lootsen.

1) Die Geschäfte der Lootsen für den dortigen Hafen und die Rhede sind im Wesentlichen folgende[9]):

a. Die Lootsen haben die Schiffe aus- und ein-, oder auf die Rhede zu bringen; auch das Lootsgeld einzucassiren, und es an den Lootsencommandeur abzuliefern. Ausbringen dürfen sie ein Schiff oder einen Nachprahmer nicht anders als auf einen Schein des Lootsencommandeurs, auf dem auch bemerkt sein muß, daß das Lootsgeld berichtigt ist.

b. Sie dienen als Ballastwächter auf der Rhede sowohl, als auf der Warnow, und wird der Lootse, welcher die ihm anvertraute Aufsicht auf irgend eine Weise vernachlässigt, mit gänzlicher Ausschließung vom Lootsenwesen bedroht[10]). (Siehe § 84 Note 4, so wie § 94.)

c. Bei dem Leuchtthurm und der Signalstange haben sie nach der Reihe Tag und Nacht Wache zu halten und nach Schiffen auszulugen. Sobald sie ein Schiff erblicken, welches auf Warnemünde zugeht, oder von Rostock kommt, muß es dem Lootsencommandeur ohne Verzug gemeldet werden, er wisse denn mit Ueberzeugung, daß es diesem schon bekannt ist.

d. Beim Laden, Stauen und Löschen der Schiffe und Nachprahmer, so wie bei allen sonst vorkommenden Schiffsarbeiten im Hafen und auf der Rhede, so wie in Strandungsfällen (§ 89) haben sie den Schiffern zu helfen, wenn diese Hülfe

8) L.-O. cit. § 3, a, b, c. H.-O. cit. § 1.

9) L.-O. cit. § 5.

10) Verordnung vom 11. April 1823, § 5. (Blanck, S. 285.) H.-O. cit. § 27.

fordern. Auch diese Arbeit steht ausschließlich den Lootsen zu; reicht ihre Zahl nicht aus, so commandirt der Lootsencommandeur die Fehlenden aus der übrigen Warnemünder Bürgerschaft. Die Leistung der Bootsfuhren zur Completirung der Schiffsladungen erstreckt sich nicht bloß über die Lootsen, sondern über alle Warnemünder, und geht daher nach der Reihefolge der Häuser[11]).

e. Endlich sollen vier Mann nach einer gewissen Reihefolge den Lootsencommandeur oder dessen Stellvertreter jeden Morgen unentgeldlich zum Peilen abholen und wieder aussetzen; auch ihn unentgeldlich mit nach der Rhede hinaus und an jedes ihm gefällige Schiff fahren, so wie ihn auch wieder zurückzubringen.

f. Alle diese Geschäfte werden auf und nach Befehl des Lootsencommandeurs oder dessen Stellvertreters ausgeführt. Er hat jedoch die durch Alter oder Gebrechen schwach gewordenen Lootsen vom Ein- und Auslootsen der Schiffe gänzlich zu removiren und nur bei solchen Arbeiten anzustellen, welchen sie nach seinem gewissenhaften Erachten vorkommen können. Sie behalten daher ihren vollen Antheil an der Lootsencasse, verlieren aber die Fohe und das Ankergeld[12]).

2) Der Lootsencommandeur oder dessen Stellvertreter hat die Leitung des ganzen Lootsenwesens, und liegt ihm daher ob[13]):

a. Die Anordnung aller Geschäfte der Lootsen, so wie die Aufsicht über dieselben. Insbesondere muß er daher Sorge tragen, daß jedem Schiffer in Warnemünde auf der Rhede, oder der in Warnemünde einlaufen will, auf dessen Verlangen durch eine angemessene Anzahl Lootsen die möglichste Hülfe geleistet werde, sowohl beim Einkommen und Ausgehen, beim

---

11) H.-O. cit. § 12. Verordnung vom 22. April 1835 cit. Nr. 3.

12) L.-O. cit. § 3. Verordnung vom 22. April 1835 cit. Nr. 2.

13) L.-O. cit. § 3.

Ankern auf der Rhede, als auch beim Laden und Löschen, so wie insbesondere auch in Unglücksfällen (§ 89). Das Ausbringen und Einholen der Schiffe geschieht der Reihe nach.

Wenn bei schwerem Wetter ein Schiff zum Einkommen Lootsen haben will und diejenigen Lootsen, welche an der Reihe sind, dafür halten, daß nicht ohne Lebensgefahr hinausgegangen werden könne, hat der Lootsencommandeur sämmtliche Lootsen zum Herausgehen auffordern zu lassen. Die sich dazu entschließen, erhalten zusammen ein Douceur von 5 Thlr. M. B. Die sich weigernden Lootsen, welche an der Reihe waren, werden jeder, das erste Mal um 1 Thlr., das zweite Mal um 2 Thlr. M. B. an die Lootsencasse gestraft.

Meldet sich keiner der Lootsen und der Lootsencommandeur will mit herausgehen, so müssen die Lootsen, welche an der Reihe sind, bei Verlust ihres Lootsenrechts hinaus. Der Lootsencommandeur erhält in diesem Falle eine Prämie von 10 Thlr. M. B.

Hält jedoch auch er dafür, daß das Ausgehen nur mit Lebensgefahr möglich ist, so hat er solches unverzüglich dem Vogt anzuzeigen. Dieser hat darauf sämmtliche in Warnemünde anwesende Schiffer (einheimische und fremde) zu sich zu laden, und sie um ihr Erachten zu befragen. Bestehet sodann die sich eingefundene Anzahl aus wenigstens 4 Schiffern, sie seien von welcher Nation sie wollen, und erachtet die Gleichheit oder die Mehrheit der Stimmen, daß keine Lebensgefahr obwalte, und finden sich überdies zwei entschlossen, selbst mit auszugehen, so sind auch in diesem Falle diejenigen Lootsen, an welche die Reihe ist, mit diesen Schiffern dem kommenden Schiffe entgegenzugehen und alle mögliche Hülfe zu leisten, bei Verlust ihres Lootsenrechtes verbunden[14].

[14]) L.-O. cit. § 11 und 12.

Können die Lootsen dem kommenden Schiffe nicht entgegen gehen, so muß der Lootsencommandeur so viel Lootsen, wie er nöthig erachtet, es sei bei Tag oder Nacht, mit Böten an die Mündung des Hafens beordern, um dem Schiffer Winke des Verhaltens durch Flaggen, Laternen, sonstiges Feuer und Zurufen oder Zeichen jeglicher Art zu geben und thunlichsten Beistand zu leisten [15]). Auch beordern, daß von der Mole aus das vorschriftsmäßige Signal gegeben werde (§ 81, II. 4.).

b. Der Lootsencommandeur hat ferner über alle, die Schiffe betreffende Vorfälle ein richtiges Journal zu führen, und darin nicht nur die Tiefe des Wassers, den herrschenden Wind, die Namen der ein- und ausgehenden Schiffe, und die Anzahl der passirten Leichter, sondern auch sonstige wichtige Vorkommenheiten zu bemerken. Zu dem Zwecke hat er auch die Tiefe wenigstens zweimal des Tages zu peilen und dem Vogt zu melden, dasselbe jederzeit auf Verlangen eines Schiffers zu wiederholen und ihn dazu persönlich mitzunehmen.

c. Dem Vogt hat er jede Strandung oder sonstige Verunglückung eines Schiffs zur weitern Berichterstattung an das Gewett sogleich ansagen zu lassen.

d. Das Lootsgeld hat er jede Woche hindurch genau zu verzeichnen und aufzuheben, darnach es aber an jedem Sonnabend-Nachmittag, nach Berichtigung der zu zahlenden Prämien unter die Lootsen zu vertheilen.

e. Endlich hat der Lootsencommandeur auch nicht zuzugeben, daß mit seinem Wissen oder Willen beim Einkommen oder Ausgehen der Schiffe irgend etwas geschehe, welches dem Interesse der Großherzoglichen Accise entgegen ist.

Der Lootsen-Commandeur ist zugleich auch Hafenmeister für den Hafen zu Warnemünde. Seine desfallsigen Pflichten siehe

---

15) L.-O. cit. § 13. H.-O. cit. § 26.

§ 91. Auch hat er die Aufsicht über den Leuchtthurm (§ 81, III.). Seine Pflicht in Strandungsfällen siehe § 89.

III. Das Verhältniß der Schiffer zum Lootsenwesen.

1) Jeder zu Warnemünde seewärts einkommende oder aus dem Hafen in die See gehende, einheimische oder fremde Schiffer, ist schuldig und verbunden, sich der Lootsen zu bedienen, und darf ohne Lootsen weder den Hafen passiren, noch auf der Rhede vor Anker gehen, bei einer an die Lootsencasse zu erlegenden Strafe von 10 Thlr. Courant, welche vom Gewette beigetrieben wird. Jedes Warnemünde ansegelnde Schiff muß daher seine Flagge so zeitig aufziehn, daß die Lootsen zur rechten Zeit ausgehn und an Bord kommen können [16]). Das Lootsenboot ist an einer blau-weiß-rothen Flagge kenntlich, welche im Hafen und auf See alle Mal gezeigt werden soll [17]). Jeder Schiffer, welcher ausgehen oder sonst Lootsen haben will, muß sich an den Lootsencommandeur wenden. Im erstern Falle bekommt der Lootse einen mit Nr. 1 u. s. w. bezeichneten Zettel, wobei den Nachprahmern und den dazu gehörigen Hauptschiffen eine und dieselbe Nummer gegeben wird. Nach der Reihe dieser Meldungen werden die Schiffe regelmäßig befördert, insofern nicht die vorhandene Wassertiefe noch die bevorzugte Expedition eines tiefer gehenden oder anderweitige Nothdurft eine Ausnahme erheischen sollte [18]).

Ankern darf ein Schiff ohne Lootsen nur bei dem (§ 81, II. 3) gedachten Signale, wenn die Lootsen nicht auskommen können.

Das Einlaufen ohne Lootsen ist nur dann gestattet, wenn diese nicht auskommen können, und der Hafen die gehörige Tiefe

---

16) L.-O. cit. § 8. H.-O. cit. § 26 und 29.

17) Gewettsverfügung vom 5. März 1857. (Off. Beil. 1857, Nr. 7.)

18) H.-O. cit. § 29.

hält (§ 81, II. 1) und das Schiff weder zu ankern noch die See zu halten vermag. Wer ohne diese Voraussetzungen einläuft oder einzulaufen versucht und im Hafen aufläuft, verfällt in eine Strafe bis zu 200 Thlrn. Courant, und hat außerdem den verursachten Schaden zu erstatten [19].

2) Sobald der Lootse das einzuholende Schiff betritt, muß er dem Schiffer die Tiefe des Wassers gewissenhaft und bei 5 Thlr. M. V. Strafe angeben [20]. Der Lootsencommandeur ist deshalb verpflichtet, den ausgehenden Lootsen einen eigenhändig unterschriebenen Zettel mitzugeben, auf welchem die Tiefe des derzeitigen Wasserstandes im Hafen sich bemerkt findet, und haben diese den Zettel dem Schiffer einzuhändigen [21]. Dagegen ist der Schiffer schuldig, bei 25 Thlr. Strafe, dem Lootsen den Tiefgang des Schiffes anzugeben, und muß der Lootse beurtheilen, ob die Wassertiefe das Einlaufen gestattet oder nicht [22]. Setzt der Lootse ein tiefer gehendes Schiff als die angegebene Wassertiefe ausweiset, im Hafen fest, so zahlt er dafür 5 Thlr. M. V. ans Gewett, es wäre denn, daß der Lootsencommandeur dem vorher anfragenden Lootsen seine Genehmigung zum Ein- oder Ausbringen gegeben hätte, wozu er dann befugt ist, wenn er sich überzeugt hält, daß das Schiff nur wenig tiefer gehe, und durchs Spiel abgebracht werden könne [23]. (§ 122.)

Der Schiffer hat außerdem dem Lootsen alle begehrte Auskunft und zwar auf Verlangen schriftlich zu geben, insbesondere über den Namen des Schiffs, die Lastengröße, die Ladung, den Ort seiner Herkunft oder seiner Bestimmung.

Dem Lootsen gebührt sodann sowohl die Leitung des Schiffs, als auch die Bestimmung des Ankerplatzes, den der Schiffer

---

19) H.-O. cit. § 26.

20) L.-O. cit. § 9.

21) Verordnung vom 22. April 1835, Nr. 8. (Blanck, S. 454.)

22) H.-O. cit. § 26. Verordn. vom 30. Nov. 1802, 2. (Blanck, S. 177).

23) L.-O. cit. § 19, 3.

nicht verändern darf; denn der Lootse ist schuldig, ihm die bequemste und sicherste Stelle auszusuchen[24]). Bevor der Lootse das Schiff in den Hafen gebracht, oder auf der Rhede vor Anker gelegt hat, darf er nicht von Bord gehen. Auch muß er darauf sehen, daß die Anker gehörig geboyet werden[25]).

3) Das **Lootsgeld** ist durch eine Taxe bestimmt, welche sich in der **Anlage D.** mitgetheilt findet. Die Lootsen theilen sich sämmtlich gleichmäßig darin, und erhält auch der Lootsencommandeur und der Lootsen-Altermann, obgleich auch letzterer von der Lootsenarbeit frei ist, einen den übrigen Lootsen gleichen Antheil. Die Foye theilen sich die mehreren nach dem Schiffe beorderten Lootsen[26]). (cfr. II. 1, f.)

2) Lootsenwesen für die Fahrt zwischen Rostock und Warnemünde[1]).

§ 84.

I. **Anstellung und Organisation der Rostocker Lootsen.**

1) Wer sich dem Lootsenwesen widmen will, muß mindestens 10 Jahre von der Gewinnung des Rostocker Bürgerrechts angerechnet, zur See gefahren sein, und ein unbedingtes Zeugniß der Aeltesten des Schonenfahrer-Gelags über seine Fähigkeiten zum Lootsen, dem Lootsenaufseher, welcher vom Gewett aus der Gesellschaft ernannt wird, vorlegen. Bei befundener Richtigkeit wird er von diesem in ein Buch eingetragen, welches mit den Zeugnissen alljährlich vom Gewett revidirt wird. Findet der Lootsenaufseher Bedenklichkeiten, so muß er sich vom Gewett vor der Einschreibung Instruction einholen.

---

24) H.-O cit. § 26. L.-O. cit. § 10.
25) L.-O. cit. § 9 und 10.
26) L.-O. cit. § 22—24.
1) Lootsen-Ordnung vom 19. Mai 1802. (Blanck, S. 156.)

Die Zahl der Lootsen beträgt jedoch nicht mehr als 30 Personen.

2) Lootsen und Lootsenaufseher stehen wegen ihrer Amtsführung unter dem Gewett, und müssen sich stets nüchtern und bescheiden betragen, bei willkührlicher Strafe des Gewetts.

II. Das Amt der Rostocker Lootsen.

1) Die Dienstverrichtungen der Rostocker Lootsen beschränken sich auf die Fahrt von Rostock nach Warnemünde; umgekehrt fungiren die Warnemünder Lootsen. Beide haben jedoch kein ausschließliches Recht auf das Lootsen für diese Fahrt, sondern steht dies jedem Rostocker Bürger und Seefahrer frei[2]). Nur fremde, den einheimischen nicht gleichgestellte Schiffe, welche freiwillig einen Lootsen nehmen wollen, haben die Wahl nur zwischen den resp. Warnemünder und Rostocker Lootsen[3]). Zu Ballastwächtern dürfen jetzt auch nur Lootsen bestellt werden[4]), und ebenso dürfen Schiffe, welche von einem Dampfschiffe geschleppt werden, nur einen ordentlichen Lootsen nehmen, wenn sie überhaupt Lootsenhülfe haben wollen[5]).

2) Die Rostocker Lootsen haben das Schiff, dem sie vom Lootsenaufseher mitgegeben werden, nach möglichsten Kräften nach Warnemünde wohlbehalten hinunter zu führen, und haften sie für das geringste Versehen.

3) Sie haben auch dafür zu sorgen, daß während der Fahrt nichts dem Fahrwasser irgend Nachtheiliges vorgenommen wird, namentlich nicht Steine u. dgl. in die Warnow geworfen werden. Dienen sie als Ballastwächter, so müssen sie während der Fahrt

---

[2]) L.-O. vom 21. Mai 1802, cit. § 27.

[3]) H.-O. cit. § 34.

[4]) H.-O. cit. § 35, wodurch die entgegenstehende Bestimmung des § 7 der cit. Verordn. vom 11. April 1823 unstreitig aufgehoben sein soll. Vgl. auch § 27 der H.-O.

[5]) Raths-Verordnung vom 20. Sept. 1848. (Verordnungsbuch des Gewetts, Hafen und Schiffahrt betreffend, p. 293.)

am Bord bleiben und die Aufsicht führen, daß innerhalb Hafen- und Stromgebietes kein Ballast ausgeworfen wird[6]). Wer die ihm anvertraute Aufsicht vernachlässigt, wird mit gänzlicher Ausschließung vom Lootsenwesen bestraft[7]).

4) Der Lootsenaufseher hat die Lootsen zu ihren Geschäften, so wie jeden die Reihe trifft, zu befehlen.

Den Warnemünder Lootsen, welche einem Schiffe nach Rostock mitgegeben werden, liegen selbstverständlich dieselben Pflichten ob.

III. Verhältniß der Schiffer zu den Lootsen (Rostocker und Warnemünder) für diese Fahrt.

1) Jedes fremde, den einheimischen nicht gleichgestellte Schiff, welches sechs Fuß und darüber tief geht, muß resp. zu Warnemünde oder zu Rostock einen Lootsen nehmen. Einheimische und den einheimischen gleichgestellte solche Schiffe sind zwar davon frei, jedoch verpflichtet, jeden Schaden ohne Ausnahme sofort zu ersetzen, wenn sie sich in dem Fahrwasser festsetzen, andern Schiffen Aufenthalt oder sonstige Beschädigungen verursachen[8]). Dagegen ist jedes ganz oder theilweise mit Ballast beladene Schiff verbunden, resp. in Rostock oder Warnemünde einen Lootsen als Ballastwächter zu nehmen. (II. 3.)

Wer sich eines Lootsen bedienen will oder muß, hat sich in Rostock an den Lootsen-Aufseher, in Warnemünde an den Lootsen-Commandeur zu wenden.

2) Will ein Schiffer, außer seinen Leuten und dem verlangten Einen Lootsen sich von Rostock nach Warnemünde mehrerer Gehülfen bedienen, so kann er dazu nehmen, wen er will, und wird dieser Gehülfe in Tagelohn bezahlt. Gleich freie Wahl hat der Schiffer auch, welcher von Warnemünde nach Rostock

---

6) H.-O. cit. § 35.

7) Verordnung vom 11. April 1823, cit. § 5.

8) H.-O. cit. § 34.

noch Gehülfen nehmen will. Die ausschließliche Arbeitsberechtigung der Warnemünder Lootsen erstreckt sich nur auf Hafen und Rhede. (§ 83, II. 1 d.)

3) Das Lootsgeld ist durch eine Taxe bestimmt, welche in Anlage D. abgedruckt ist.

V. Verfahren bei Strandungsfällen und Bergung von Strandgut.

A. Allgemeine Grundsätze.

1) Verfahren in Strandungsfällen.

§ 85.

Ueber das bei Strandungen von Schiffen, d. h. wenn Schiffe auf einer Untiefe außerhalb des rechten Fahrwassers festgerathen sind [1]), zum Zweck der Bergung von Leuten, Schiff und Gut zu beobachtende Verfahren haben sich nachstehende, allgemein geltende Grundsätze ausgebildet: (Siehe § 37.)

I. Die zum Bergen verpflichteten Personen.

1) Capitain und Mannschaft liegt es vor Allen ob, von Schiff und Ladung soviel als irgend möglich zu retten. Es ist dies nicht bloß eine privatrechtliche, sondern auch eine staatsbürgerliche Pflicht, und soll derjenige, welcher sich dieser Pflicht ohne Grund entzieht, auf das Strengste bestraft werden. Capitain und Mannschaft müssen bis zur Stunde der Gefahr an Bord bleiben, demnächst überhaupt den Strandungsort nicht eher verlassen, bis alles geborgene Gut nach Möglichkeit in Sicherheit gebracht worden ist [2]). (§ 131, II. 6.)

2) Die Passagiere. Da ihnen ebenso wie der Mannschaft an möglichste Erhaltung des Schiffes gelegen sein muß,

---

[1]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 387.

[2]) v. Kaltenborn, Seerecht, § 148, pr. — Hanseat. Seerecht, Titel IV. Art. 29. — v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 238 f. Tecklenborg, Handlexicon, S. 55. — Rostocker Musterrolle, § 11. Lübisches und Rostocker Stadtrecht VI. 3, Art. 3 u. 6.

so werden auch sie verpflichtet gehalten, so lange sie sich an Bord des Schiffes befinden, Alles zu thun, was von ihnen zur Rettung des Schiffes geschehen kann. Sie sind jedoch nicht verbunden, mit der Mannschaft bis zur äußersten Lebensgefahr an Bord des Schiffes zu verbleiben[3]).

3) Die Strandbewohner sind in einigen Staaten insgesammt, in anderen sind einzelne Gemeinden oder auch nur bestimmte Mitglieder der Gemeinden zur Hülfe und Bergung bei Schiffbrüchen gesetzlich verpflichtet. In den Staaten, wo keine derartige gesetzliche Verpflichtung besteht, ist es nur eine moralische Pflicht der Menschlichkeit für die Strandbewohner, den Schiffbrüchigen nach Kräften Hülfe und Beistand zu leisten. Die Behörden des Ortsbezirkes, wo die Strandung vorgefallen ist, sind als Vertreter der betreffenden Staatsbehörde völkerrechtlich zur Hülfe verbunden[4]). (§ 37.)

Das Recht zur Bergung ist in den meisten Particulargesetzgebungen den Staatsangehörigen vorbehalten. Von diesen ist aber jeder dazu berechtigt, falls nicht privilegirte Gesellschaften bestehen; sind diese nicht in der Nähe, so können auch Andere beim Bergen behülflich sein[5]).

4) Andere Schiffe. Die Pflicht der Schiffer, anderen Schiffen, welche sie auf See in Noth antreffen, Hülfe zu leisten, ist gleichfalls nur eine moralische; gesetzlich oder völkerrechtlich sind sie dazu nicht verpflichtet[6]).

Wenn Schiffe unter Convoi, d. h. unter dem Schutze von Kriegsschiffen oder bewaffneten Kapern, oder unter Admiralschaft, d. i. im Vereine mit anderen Kauffahrteischiffen zum Schutze gegen feindliche Angriffe[7]) segeln, und eins oder mehrere

[3]) v. Kaltenborn, l. c.
[4]) v. Kaltenborn, l. c., und § 144 (S. 21.)
[5]) v. Kaltenborn, l. c., § 147.
[6]) v. Kaltenborn, l. c., § 68.
[7]) v. Kaltenborn, l. c., § 70.

erleiden Schiffbruch, so bringt es dies Verhältniß mit sich, daß jedes der übrigen Schiffe einen verhältnißmäßigen Antheil von den geborgenen Waaren und Schiffsgeräthen aufnehmen muß; und gilt dasselbe, wenn zwei Schiffe vertragsmäßig als Genossen segeln. Die Schiffe mögen aber ihren Cours ruhig fortsetzen, und haben sie das Geborgene nur in ihrem Bestimmungshafen zu deponiren [8]).

II. Die Leitung und Anordnung beim Bergen.

1) So lange keine Behörde beim Bergen in Thätigkeit getreten ist, gebührt dem Capitain oder dem an seine Stelle Commandirenden die Leitung. Alle Berger haben daher seinen Anordnungen Folge zu leisten; sind jedoch verpflichtet, demselben mit Rath an die Hand zu gehen, und müssen ihn namentlich auf etwaige Zweckwidrigkeiten in seinen Anordnungen aufmerksam machen [9]).

2) Hat eine öffentliche Behörde sich der Bergung angenommen, so gebührt ihr oder deren Vertreter die oberste Leitung am Lande, und obwohl der Capitain zur beständigen Fürsorge verpflichtet ist, so muß er sich doch den Anordnungen der Behörden fügen. Auf dem Schiffe selbst und hinsichtlich der Handhabung desselben bleibt der Capitain der Gebietende [10]).

III. Die Pflicht der bergenden Personen.

1) Die Pflicht der Berger bestimmt sich im Allgemeinen nach dem Interesse der schiffbrüchigen Personen und der Eigenthümer der gestrandeten Sachen. Die Berger dürfen ihres eigenen Vortheils halber Nichts unternehmen, was jenen irgend nachtheilig ist [11]).

2) Zuerst müssen Menschenleben gerettet werden, namentlich

---

[8]) v. Kaltenborn, l. c., § 148. (S. 36 und 38.)

[9]) v. Kaltenborn, l. c., § 149.

[10]) v. Kaltenborn, l. c., § 144. (S. 21.) § 148. (S. 33.)

[11]) v. Kaltenborn, l. c., § 149 pr.

die Passagiere[12]), sodann die Schiffspapiere, Geld, die kostbarsten Gegenstände, die der Schiffer um sich hat und nicht gestauet sind, also namentlich auch Instrumente, Karten u. dgl.; demnächst die Schiffsgeräthschaften, Segel und Tauwerk, und endlich die Ladung.

Ist Noth vorhanden, so muß genommen werden, was am Besten aus dem Schiff herauszubringen ist[13]).

3) Die Berger sind verpflichtet, alle geborgenen Sachen dem Schiffer, oder wenn eine Behörde die Leitung hat, dieser zu überliefern, sofern sich nicht die Eigenthümer selbst sofort melden und glaubhaft legitimiren; dies wird hinsichtlich der Güter der Schiffsmannschaft und der Passagiere am Häufigsten vorkommen.

Die Behörde hat die geborgenen, ihr übergebenen Sachen in Sicherheit zu bringen, und demnächst dem Interesse der Eigenthümer gemäß weiter darüber zu disponiren. Verderbliche Sachen müssen verkauft werden, ehe sie verderben; hinsichtlich der übrigen wird regelmäßig die Ordre der Eigenthümer erwartet werden[14]).

IV. Der Bergelohn.

a. Die berechtigten Personen. Den Bergern kommt für ihre Hülfeleistung ein Bergelohn zu. Die Mannschaft, deren Gage während der Arbeit fortläuft, (§ 138, I. 1.) kann nach manchen Seerechten kein eigentliches Bergelohn beanspruchen. Dies ist namentlich Englische und Nordamerikanische Praxis. Nach

---

[12]) Das bei Strandungen an den Englischen Küsten zur Rettung der schiffbrüchigen Personen eintretende Verfahren ist durch Anschlag in den Englischen Zollhäusern, Küstenwachtstationen ꝛc. von dem Englischen Handelsamte bekannt gemacht. Eine Mittheilung davon enthält die Hamburger Börsen-Halle v. 18. Juni 1857, Nr. 14,014.

[13]) v. Kaltenborn, l. c., § 148, (S. 32), § 144, (S. 21). Engelbrecht, der wohlunterwiesene Schiffer, S. 74. v. Soden und Tobiesen, „Nauta“, S. 238 f. Hanseat. Seerecht, Titel IX. Art. 4.

[14]) v. Kaltenborn, § 149. v. Soden und Tobiesen, l. c., S. 238 f.

anderen Seerechten, namentlich auch nach dem Hanseatischen IV. 29, und Preußischen, so wie den neueren Spanischen und Holländischen Handelsgesetzbüchern soll jedoch der Mannschaft, wenn sie besonders thätig gewesen ist, ein billiges Bergelohn zukommen. (§ 137, III.) Nach dem Lübischen und Rostocker Stadtrechte VI. 3, Art. 3, soll jedem nach Verdienst ein redlich Arbeitslohn gegeben werden, nach Erkenntniß der Aeltesten des Schonenfahrergelages. In derselben Lage, wie die Mannschaft, ist der an Bord befindliche Lootse, weshalb auch dieser nur ausnahmsweise Anspruch auf Bergelohn hat; und ebenso kommt auch denjenigen Lootsen, welche einem in Gefahr befindlichen Schiffe zu Hülfe kommen, kein Bergelohn zu.

Passagiere können in England für ihre Arbeit bei Rettung des Schiffes Bezahlung verlangen.

Bei Schiffen, welche als Genossen, oder unter Convoi, oder Admiralschaft segeln, ist von Bergelohn keine Rede.

Geschah die Bergung durch ein Staatsschiff, so werden nur die erwachsenen Kosten erstattet, und ist der Mannschaft eine den Verhältnissen angemessene Belohnung zuzusprechen. — Englische Praxis [15]).

b. Die Größe des Bergelohns [16]).

1). Der Bergelohn bestand in alten Zeiten in einem natürlichen Theile der geborgenen Güter, jetzt in der Regel in einem aliquoten Theile des Werthes der in Sicherheit gebrachten Gegenstände. Die Größe desselben ist meistens in den Particularrechten der einzelnen Staaten fixirt. Im Allgemeinen schwankt sie zwischen $^1/_8$, $^1/_2$ und $^3/_4$ des Werthes der geborgenen Sachen, doch ist $^1/_3$ das Gewöhnliche. Das Hanseatische Seerecht Tit. IV. Art. 29 schreibt einen billigen Bergelohn

---

[15]) v. Kaltenborn, l. c., § 148, S. 33. § 78, 3. und Pöhls, S. 268. v. Kaltenborn, § 84, Not. 15. Tecklenborg, Handlexicon, S. 55.

[16]) v. Kaltenborn, l. c., § 148, Nr. 21. Tecklenborg, Handlexicon, S. 55, 222, 298, Handbuch § 44 und 45.

vor nach Erkenntniß guter Leute, sowohl von des Schiffs Geräthschaft, als der Kaufmannsgüter.

Wo eine derartige Bestimmung fehlt, da ist der Berechnung der übliche Tagelohn zu Grunde zu legen, und derselbe unter Berücksichtigung der stattgehabten Gefahr, der angewandten Mühe und Arbeit, so wie des Werthes der geborgenen Güter, den besonderen Verhältnissen nach angemessen zu erhöhen.

Höher als der Werth der geborgenen Güter darf sich der Bergelohn niemals stellen, da es unbillig wäre, Schiffbrüchige zu Nachzahlungen verpflichtet zu halten. Dagegen liegt es im Interesse der Sicherheit des Seeverkehrs, daß der Staat selbst sich zu außerordentlichen Belohnungen geneigt zeigen möge, wo der Werth des Geborgenen nicht ausreicht.

Beschädigen Berger ihre Fahrzeuge und Rettungswerkzeuge, so ist auch hierauf billige Rücksicht zu nehmen, einen besonderen Schadensanspruch haben sie deshalb nicht.

2) Bei Berechnung des Werthes der geborgenen Sachen ist auch die verdiente Fracht in Anschlag zu bringen. Sie erhöht den Werth der Schiffstrümmer, ist jedoch von dem der Ladung in Abzug zu bringen. Dies ist dann von Einfluß, wenn die Berger des Schiffs mit denen der Güter in keiner Gemeinschaft gestanden haben.

3) Hat der Schiffer vor der Bergung eine bestimmte Summe versprochen, so hat es hiebei der Regel nach das Bewenden. Jedoch darf dieselbe den Umständen nach abgemindert werden, wenn sie übermäßig erscheint, da der Schiffer, als Verwalter fremder Angelegenheiten, nicht berechtigt gehalten werden kann, übermäßige Belohnungen aus den Mitteln seiner Committenten zu versprechen.

4) Für die Rettung eines Menschenlebens kann ein Bergelohn von Rechtswegen nicht gefordert werden, da ein Menschenleben keinen Geldwerth hat. Dagegen ist der Gerettete, wenn er Vermögen besitzt, moralisch zu einer Belohnung verpflichtet,

und wird es event. Sache des Staats sein, hier aus eigenen Mitteln eine Belohnung zu gewähren. Dies geschieht in England, wo es im Uebrigen Vorschrift ist, daß der Bergelohn für die Erhaltung von Menschenleben zuerst und vor Allem vom Schiffseigner bezahlt werden soll[17]).

c. Die Auszahlung des Bergelohns muß sofort nach geschehener Ermittlung und Festsetzung geschehen, und ist der Berger berechtigt, bis zu erhaltener Zahlung von den geborgenen Sachen so viele zu retiniren, als zur Deckung seiner Forderung erforderlich sind. Gegen Cautionsstellung von Seiten der Eigenthümer sind die Güter wieder frei zu geben[18]). Sind die Sachen in Händen der Obrigkeit, so muß man diese für verpflichtet halten, das Interesse der Berger zu wahren und für sie das Retentionsrecht auszuüben.

In England ist die Behörde hierauf ausdrücklich hingewiesen; geschieht die Zahlung nicht binnen 20 Tagen nach Festsetzung des Lohns, so hat der Strandvogt — vorausgesetzt, daß die zur Zahlung verpflichteten Personen von der Beschlagnahme Kenntniß haben und der Bergelohn nicht bestritten ist — einen zur Deckung aller Kosten genügenden Theil zu veräußern, und mit dem Ertrage alle Kosten zu bezahlen[19]).

V. Hülfelohn. Vom Bergelohn verschieden ist der Hülfelohn. Ersterer ist an Stelle des vormals geübten Strandrechts getreten, und ist meistens ein Theil des Werthes der in Sicherheit gebrachten Gegenstände. Er kommt in den Fällen zur Sprache, in welchen die der Seegefahr entzogenen Gegenstände (Schiffe oder Ladungstheile) in den Besitz der Berger übergehen, nachdem sie vorher der Verfügung der Schiffsmannschaft

---

[17]) Kauffahrteischiffahrts-Acte vom 10. August 1854, § 459.

[18]) v. Kaltenborn, § 149. Heffter, Völkerrecht, § 79, II. Gerber, Deutsches Privatrecht, § 91, Not. 6.

[19]) Kauffahrteischiffahrts-Acte l. c. § 468 und 469.

durch höhere Gewalt entzogen, oder in Folge einer solchen, von derselben aufgegeben worden sind. Nur auf solche Fälle werden die Ausdrücke „Bergen" und „Bergelohn" in eigentlicher Bedeutung angewendet.

Wo dagegen einem in Gefahr befindlichen Schiffe (oder dessen Ladung) mit Erfolg Hülfe geleistet wird, ohne daß die Mannschaft dasselbe verlassen und den Elementen Preis gegeben hätte, da wird den Hülfeleistenden ein den Umständen nach zu bestimmender außerordentlicher Lohn gewährt. (§ 89. I. 6.)

Bei Bestimmung der Größe des Hülfelohns ist Rücksicht zu nehmen:

1) auf den Grad der Gefahr, welcher das Schiff ausgesetzt war, welchem geholfen ist;
2) auf die Bereitwilligkeit der Hülfeleistenden und den Grad der Gefahr, welchem sie sich dabei ausgesetzt haben;
3) auf die bei der Hülfeleistung verwendete Zeit und Anstrengung;
4) auf den Werth des geretteten Gegenstandes.

Der außerordentliche Hülfelohn ist im Interesse der Schifffahrt in liberaler Weise zu bestimmen und kann eine bedeutende Höhe gewinnen, wenn einerseits das Schiff und die Ladung einem sonst gewiß eintretenden Verluste entrissen wurde und andererseits der Hülfeleistende sein eigenes Leben aufs Spiel setzte[20].

Die Englische Kauffahrtei-Schiffahrtsacte von 1854 (§ 480) enthält keine Unterscheidung zwischen Berge- und Hülfelohn.

---

[20]) Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 28. Februar 1855. (Entscheidungen in Hamburgischen Rechtssachen, Bd. II. S. 989). Tecklenborg, Handlexicon S. 222 und 54.

2) Die Bergung von Strandgut und seetrifftigen Sachen[1]).

§ 86.

Wrackgut, welches am Strande geborgen wird, hat der Berger seiner Obrigkeit zu überliefern. Seetrifftige Sachen, welche ein Schiffer unterwegs auffischt, muß derselbe aufbewahren, den Fund im Schiffsbuch vermerken, und die Sachen demnächst an seine Obrigkeit, oder falls er sie in einem fremden Staatsgebiete gefunden, an diese Obrigkeit abliefern.

Nach Hanseatischem Seerechte Titel IX. Art. 3. soll der Schiffer die schifftrigen Güter an die nächste Obrigkeit, da er zuerst anlangen wird, ausantworten.

Die Behörden verfahren mit solchem Wrackgut nach Völkerrecht (§ 38), und zahlen, wenn das Gut nicht reclamirt wird, von dem aus dem Verkaufe desselben erhaltenen Erlöse den Bergelohn aus. Die Höhe des Bergelohns ist hier mit Recht geringer, als da, wo das Gut mit Gefahr aus einem Schiffbruch gerettet ist. (§ 85.)

Nach Hanseatischem Seerechte l. c. soll man von solchem aufgefischten oder gefundenen Gut, demjenigen, welcher die Arbeit gethan, den 20sten Theil geben. Holet er aber das Gut in der See von einem Riff, so gebührt ihm der 4te Theil daran.

B. Particularrechtliche Bestimmungen für Strandungsfälle und Wrackgut.

1) Englische Vorschriften.

§ 87.

Aus dem Englischen in Strandungsfällen eintretenden Verfahren scheinen nachstehende Bestimmungen der neuesten Schifffahrtsacte vom 10. August 1854 von allgemeinem Interesse:

[1]) v. Kaltenborn § 147—149. v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 244.

I. Eine amtliche Untersuchung der Schiffbrüche soll in folgenden Fällen eintreten [1]):

Wenn ein Schiff untergegangen, verlassen oder wesentlich beschädigt ist an oder nahe den Küsten des Vereinigten Königreichs; —

wenn ein Schiff den Untergang oder schwere Havarie eines andern an oder nahe den Küsten des Vereinigten Königreichs verursacht hat; —

wenn in Folge eines Unglücksfalls, welcher einem Schiffe zugestoßen ist, oder am Bord eines Schiffes an oder nahe den Küsten des Vereinigten Königreichs sich ereignet hat, ein Menschenleben verloren gegangen ist; —

wenn ein solcher Untergang, Verlassung, Beschädigung oder Seeunfall irgendwo anders eingetreten ist, und competente Zeugen davon an einem Orte des Vereinigten Königreichs ankommen oder angetroffen werden.

II. Zur Erhaltung des Schiffs oder Boots, der Personen, Ladung und Ausrüstung kann der Strandvogt folgende Requisitionen erlassen [2]):

1) Die ihm erforderlich scheinende Anzahl von Leuten auffordern ihm beizustehen.
2) Von dem Capitain oder einer andern Person, welche den Befehl über ein in der Nähe befindliches Schiff führt, verlangen, daß er mit seinen Leuten, Schiff oder Booten die in seinen Kräften stehende Hülfe leiste.
3) Verlangen, daß die Benutzung eines Fuhrwerks irgend welcher Art, so wie von Pferden, welche sich in der Nähe befinden, ihm gestattet werde.

Wer sich ohne triftigen Grund weigert, dieser Aufforderung nachzukommen, wird bis zu 100 Pfd. St. bestraft.

---

[1]) § 432.

[2]) § 442.

III. Alle Personen, welche einem in Seenoth befindlichen Schiffe oder Boote Beistand leisten wollen, können, wenn kein gleich geeigneter Weg da ist, über angrenzende Ländereien, passiren, mit oder ohne Wagen, ohne von dem Eigenthümer oder Besitzer gestört zu werden, so jedoch, daß sie so wenig als möglich Schaden anrichten. Auch können sie unter gleicher Bedingung auf solchen Ländereien geborgene Güter niederlegen. Aller hiedurch entstehende Schaden fällt gleich dem Bergelohn Schiff und Ladung zur Last [3]).

IV. Der Strandvogt soll, sobald es thunlich ist, jede Person, die zu einem Schiffe gehört, das an der Küste des Vereinigten Königreichs in Seenoth gewesen ist, oder sonst jede Person, die Auskunft zu geben vermag, unter Eidesabnähme über Folgendes vernehmen:

1) Name und Beschreibung des Schiffes;
2) Name des Capitains und der Eigner;
3) Name der Eigner der Ladung;
4) die Häfen oder Plätze, von denen das Schiff kommt, und nach denen es bestimmt ist;
5) die Veranlassung der Seenoth des Schiffes;
6) die geleisteten Dienste;
7) alles dasjenige, was der Strandvogt in Betreff von Schiff und Ladung sonst für nöthig hält.

Von dem schriftlich aufgenommenen Verhör soll eine Copie der Handelskammer, die andere an den Secretair der Committe für Verwaltung der Lloyd-Angelegenheiten in London übersandt und letztere von dem Secretair an einem in die Augen fallenden Platze zur allgemeinen Einsicht angeschlagen werden [4]).

---

[3]) § 446.

[4]) § 448.

2) Mecklenburgische Vorschriften.

§ 88.

I. Die vom Hanseatischen Seerecht abweichende Vorschrift des Lübischen und Rostocker Seerechts[1], daß demjenigen, der ein Gut in See von einem Reff holet, der dritte Theil gebührt, muß der Vollständigkeit wegen erwähnt werden (§ 86 in fine).

II. Hinsichtlich des Verfahrens in Strandungsfällen ist den Amtsbehörden der an der Ostsee belegenen Großherzoglichen Aemter eine Instruction ertheilt[2]; der Inhalt derselben ist jedoch nicht weiter bekannt gemacht.

Die Leitung in Strandungsfällen Französischer Schiffe ist dem Französischen Consul eingeräumt, und steht den Mecklenburgischen Consuln in Französischen Häfen das gleiche Recht zu, wenn Mecklenburgische Schiffe an dortiger Küste Schiffbruch erleiden. Die Ortsbehörden sollen jedoch hinzutreten, wenn es erforderlich ist, um die Ordnung aufrecht zu erhalten und alle Interessen sicher zu stellen, so wie allemal, um die Ausführung der beim Ein- und Ausgang der geborgenen Güter hinsichtlich ihrer Versteuerung zu beobachtenden Vorschriften zu sichern. Solche Waaren sind jedoch nur insoweit, als sie etwa zum Verbrauch eingeführt werden, den Abgaben unterworfen[3].

Dies Recht des Französischen Consuls ist auch dem Russischen Consul eingeräumt, indem ein besonderer Werth darauf gelegt ist, daß der Consul einer Macht, welche die diesseitige Schiffahrt so sehr begünstigt, in seinen Berechtigungen den Consuln anderer Staaten nicht nachstehe[4].

---

[1]) Lübecker und Rostocker Stadtrecht, VI. 3, Art. 4.

[2]) Landesh. Verord. vom 20. Dec. 1834. (Off. Wochenbl. 1835. St. 2.)

[3]) Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Frankreich vom 19. Juli 1836, Art. 10. (O. W. 1836, 37. Raabe, Gesetzsammlung, Bd. III. S. 493.)

[4]) Reg.-Rescript an den Magistrat zu Rostock vom 3. März 1838. (Verordnungsbuch des Gewetts S. 211.)

III. Die Disposition über das **eigentliche Strandgut** d. i. „über Alles, was — außer solchen Strandungsfällen, wo sich von der Mannschaft noch Jemand auf dem Schiffe befindet — an Schiffen, Schiffsutensilien und Gütern irgend einer Art an den Strand oder in die Flüsse treibt, auch was auf den in der Nähe der Küste befindlichen Sandbänken, vom Schiffer und der Schiffsmannschaft verlassen, treibend oder versunken angetroffen und geborgen wird", ist in den Großherzoglichen Aemtern an der Ostsee den Amtsbehörden ausdrücklich übertragen, und haben daher diejenigen, welche dergleichen Sachen auf Großherzoglichem Gebiete auffinden und bergen, den competenten Beamten anzuzeigen und abzuliefern [5]). In andern Bezirken ist die Anzeige der Ortsobrigkeit zu machen [6]).

Weitere hieher gehörige Bestimmungen enthält das Mecklenburgische Recht nicht.

3) Verordnungen der Stadt Rostock in Bezug auf Strandungs- und Havariefälle und gefundenes Strandgut.

§ 89.

I. **Das in Strandungsfällen beim Bergen und Retten eintretende Verfahren** [1]).

1) **Unter Strandung wird verstanden**, wenn ein Schiff außerhalb der Kisten (Molen), welche den Eingang des Warnemünder Hafens bilden, auf den Grund zu stehen kommt und verunglückt. Es ist darunter aber nicht begriffen, wenn das Schiff auf der Plate oder im Eingange des Hafens beim Ein- oder Aussegeln in der Art fest zu sitzen kommt, daß zu

---

[5]) Verordnung vom 20. December 1834 cit.

[6]) Verordnung vom 4. Januar 1839, § 21, 2, den Diebstahl betreffend. (O. W. 1839, St. 2. Raabe, II. S. 529.)

[1]) Rostocker Lootsenordnung vom 21. Mai 1802, § 14—21. (Blanck, Gesetzsammlung, S. 164 f.)

seiner Hülfe die auf den Molen errichteten Spiele gebraucht werden können.

2) Wenn nun ein Schiff strandet, so steht es dem Schiffer frei, mit seinen Leuten und ohne Beistand der Lootsen die im Schiffe befindlichen Güter zu retten. Der Lootsencommandeur ist jedoch schuldig, sich selbst mit einigen Lootsen sofort auf das Schiff zu begeben und dem Schiffer ihre Hülfe anzubieten.

Nimmt der Schiffer die Hülfe an, so ist zuvörderst alle Mühe dahin anzuwenden, daß zuerst „die Schiffsleute und Menschen auf dem Schiffe", demnächst das Gut, die Geräthschaften und das Schiff gerettet werden. Hiebei hat der Lootsencommandeur folgender Gestalt zu verfahren:

a. Findet er, daß er die Bergung mit den gewöhnlichen Lootsen nicht schnell genug beschaffen kann, so kann er leere Leichterschiffe, desgleichen Böte und andere Fahrzeuge von den in Warnemünde anwesenden Schiffen und Schiffern, falls sie entbehrt werden können, selbst wider den Willen der Eigenthümer, jedoch gegen eine zu versprechende billige Entschädigung, nehmen und damit gleichfalls bergen lassen. Jedoch muß er dem Vogt die prompteste Anzeige davon machen, damit dieser den Befrachter davon benachrichtige.

b. Er muß sodann mit der Erste auf und an dem verunglückten Schiffe sein, und die Zeit, Marke und Emballage dessen, was geborgen wird, so wie auch den Namen des bergenden Lootsen aufschreiben, und dieses, wenn es thunlich ist, vom Schiffer, Steuermann oder sonst Jemand vom Schiffe mit unterschreiben lassen. Nicht minder muß er dem Lootsen einen Zettel von dem, was er empfangen hat, zur Ablieferung an den Vogt oder an die am Ufer zu Warnemünde anzustellende Wache mitgeben.

c. Wenn die Bergung vollbracht ist, muß er die geretteten Sachen nachsehen und dem Gewette von dem ganzen Vorgange der Strandung und Bergung unverzüglich Bericht erstatten, auch

dem Vogt eine genaue Abschrift des Waaren- und Sachenverzeichnisses zur Einreichung an die Großherzogliche Accise zustellen.

Nimmt der Schiffer die Hülfe der Lootsen nicht an, so ist er doch für den Fall schuldig, eine genügende Anzahl Lootsen nach dem Ermessen des Lootsencommandeurs zu nehmen, wenn er auf einer dem Fahrwasser gefährlichen Stelle verunglückt ist.

3) Außer den von dem Lootsencommandeur zur Bergung des Schiffes und der Waaren beorderten Lootsen, deren Zahl er nach dem Verlangen des Schiffers mehren muß, und den vom Schiffer etwa requirirten Rathgebern, soll Niemandem gestattet sein, sich an das gestrandete Schiff zu begeben oder in dessen Gegend finden zu lassen.

4) So lange die geborgenen Sachen und Güter auf der Vogtei nicht in Verwahrung gebracht werden können, hat der Lootsencommandeur unter Zuziehung des Schiffers dafür zu sorgen, daß sie am Lande mit sicherer Wache versehen werden. Demnächst liefert er die Sachen und Güter baldthunlichst an den Vogt ab, der sodann die weitere Aufsicht hat.

5) Dem Lootsencommandeur liegt außerdem ob, im Falle der Strandung oder Scheiterung eines Schiffes einige Lootsen oder in deren Ermangelung andere sichere Einwohner des Orts längs dem Strande etwa alle 200 Schritte zur Wache zu stellen, um Sachen, welche die See ans Land wirft, ins Trockene zu bringen. Solche sind dem Lootsencommandeur und von diesem wieder an den Vogt abzuliefern.

6) An Berge- oder Hülfelohn werden bezahlt:

a. Für alle Güter, Schiffsgeräthschaften und Schiffswracke, welche aus dem Strande gerettet oder in der See gefunden sind, so wie auch von allen Schiffen, die, verlassen, entdeckt und erhalten werden, 10 Procent von behaltenem Werthe.

b. Für die Rettung eines in großer Gefahr gewesenen Schiffes z. B. wenn es im Eise oder am Strande festsitzt, so daß es noch gerettet werden kann, oder ein Schiff hat kein

Ruder, oder Anker, oder Mast mehr — so wie für die darin oder mit erhaltenen Waaren und Sachen, nach Ermäßigung des Gewetts, welches bei der Beurtheilung die Aeltesten des Schonenfahrer-Gelags und den Lootsencommandeur mit zuzieht.

c. Für die Rettung einzelner „Leute und Menschen" nach alleiniger Bestimmung des Gewetts [2]).

Außer den bestimmten 10 Procent Bergelohn findet kein weiteres Erlegniß z. B. für den Transport der Waare nach dem Lande, für die Wache, oder wie es sonst erdacht werden möchte, Statt [3]). Auch ist es gleichgültig, ob die Witterung heiter oder stürmisch, die Bemühung größer oder geringer gewesen ist. Jede eigenmächtige Steigerung, sowie jede Vereinbarung ist untersagt und ohne Kraft, und wird beim Lootsencommandeur oder den Lootsen das erste Mal mit resp. 20 und 5 Rthlr. M. V. Strafe an das Gewett, das zweite Mal aber mit Verlust des Dienstes beahndet werden [4]).

Das Bergelohn wird an den Lootsencommandeur abgegeben, und sogleich, d. h. ohne daß es in die Lootsencasse kommt, in der Art vertheilt, daß — nach Abzug der etwa vorgekommenen Unkosten, auch eines nach Verhältniß der gehabten Bemühungen vom Gewette zu bestimmenden Douceurs an den Vogt, Hegediener und Lootsenboten — der Lootsencommandeur $^1/_{10}$, und die gesammten übrigen Lootsen die übrigen $^9/_{10}$ zu gleichen Theilen sofort bekommen [5]).

Das weitere Verfahren siehe im Allgemeinen § 38.

7) Wenn ein Schiff beim Ein- oder Aussegeln vor dem Eingange des Hafens auf den Grund zu stehen kommt, und es durch Hülfe des Spiels nicht anders als nach vorheriger Entlöschung eines Theils seiner Ladung ein- oder ausgebracht werden kann, so soll hiefür doch kein Bergelohn, sondern das gewöhnliche Arbeitslohn und Lootsgeld entrichtet werden.

---

[2]) L.-O. § 18, II.
[3]) L.-O. § 19, 4.
[4]) L.-O. § 20.
[5]) L.-O. § 21.

II. Bestellung und Amt eines Havarie-Commissionairs.

In Havarie-Fällen fremder Schiffe kann nach geschehener Rettung und Bergung zur weiteren nöthigen Fürsorge für Schiff und Ladung ein Havarie-Commissionair bestellt werden. Es gelten dafür folgende Vorschriften [6]):

1) Es ist dem Schiffer freigelassen, zur einstweiligen Geschäftsführung aus der hiesigen Kaufmannschaft sich selbst einen Commissionair zu wählen, den der Consul seiner Nation jedoch zu genehmigen hat.

2) Findet zwischen dem Consul und Schiffer über die zum Commissionair zu wählende Person eine Vereinigung Statt, so haben beide dem Gewette, als derjenigen Behörde, welche den Commissionair zur Rechnungsführung und Ablegung der geführten Rechnung anzuhalten hat, von der Ernennung die ungesäumte Anzeige zu machen.

Findet aber zwischen dem Consul und dem Schiffer keine Vereinigung Statt, so sind die wechselseitigen Gründe dem Gewette vorzutragen, welches alsdann hierüber entscheidet und den Commissionair bestimmt.

3) Befindet sich kein Consul der betreffenden Nation am Orte, so hat der Schiffer die getroffene Wahl dem Gewette zur Genehmigung anzuzeigen, die ihm nicht anders als aus hinlänglichen Gründen zu verweigern ist.

4) Die Consuln, wenn sie hiesige Bürger und Kaufleute sind, können zwar zu Havarie-Commissionairs bestellt werden, jedoch nur dann, wenn das der Havarie unterworfene Schiff nicht zu ihrer Nation gehört.

5) Der Havarie-Commissionair verwaltet sein Amt nur interimistisch, und hat seine Geschäftsführung einzustellen, sobald

---

[6]) Verordnungen vom 2. Mai 1816 und 17. März 1824. (Blanck, Gesetzsammlung, S. 253 und 290.)

eine Vollmacht des Correspondent-Rheders, oder derer, die das gemeinsame Interesse der Ladung besorgen, eingegangen und ein anderer Mandatar ernannt ist. Es soll indessen der Havarie-Commissionair selbst aus dem Grunde der fehlenden Vollmacht nicht berechtigt sein, die Fortsetzung der Reise des Schiffers mit Schiff und Ladung zu hindern.

6) Der Commissionair ist wegen seiner Geschäftsführung verantwortlich und zur Rechnungsablegung vor dem Gewette gehalten; empfängt aber auch eine Remuneration, welche jedoch 2 Procent des Werthes des Schiffes und der Ladung nicht übersteigen darf. Vereinigen Schiffer und Commissionair sich nicht über die Größe der Remuneration, so hat das Gewett dieselbe nach dem Umfange des Geschäfts zu bestimmen. Geht der Commissionair beim Eintritt eines Mandatars ab, so erhält er eine Remuneration nach dem Ermessen des Gewettes, welche Vergütung der Mandatar an seiner Provision abgeben muß.

III. Concurrenz der Consuln in Strandungs- und Havariefällen[3]).

Nach ertheilter Genehmigung der Landesregierung vom 3. März 1838 hat E. E. Rath unterm 18. März 1838 dem Gewette committirt, hinsichtlich der Concurrenz der hier residirenden fremden Consuln bei vorkommenden Strandungs- und Havariefällen die nachfolgenden sub 1—4 aufgestellten Grundsätze zu befolgen, dabei jedoch dem Königl. Französischen Consul die in den Art. 9 und 10 der mit Frankreich abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Convention vom 19. Juli 1836 bestimmten Vorrechte einzuräumen, und letztere auch in Gemäßheit hoher Regiminal-Resolution hinsichtlich des Kaiserlich Russischen Consuls in Anwendung treten zu lassen (§ 88):

1) Von allen Strandungen und sonstigen Havarien fremder

[3]) Verordnung vom 16. März 1838. (Verordnungsbuch des Gewetts, S. 209.)

Schiffe im Stadtjurisdictionsbezirke sind vom Gewette die betreffenden Consuln baldthunlichst zu benachrichtigen.

2) In das Retten und Bergen von Schiff und Ladung sollen das Gewett und dessen Untergeordnete nur dann sich einmischen:

wenn entweder das Fahrwasser gefährdet ist, oder wenn von dem betreffenden Consul oder Schiffer Beistand und Hülfe angesprochen wird.

In allen denjenigen Fällen, wo die Hülfe der Lootsen oder jungen Warnemünder Bürger eintritt, competirt die Direction der Rettung und Bergung nach Maaßgabe der Lootsenordnung resp. dem Lootsencommandeur und Vogt (I), welche dabei, als Officianten des Gewetts, unter dessen Oberleitung stehen und von den Consuln unabhängig sind. Bei solchen legalen Einschreitungen dürfen die gesetzlichen Gebühren wahrgenommen werden.

3) Hinsichtlich der Bestellung von Havarie-Commissarien und deren Geschäfts- und Rechnungsführung behält es bei den bestehenden Verordnungen (II) das Bewenden. Es sind jedoch

4) den competenten Consuln künftig alle in solchem Betreff ergehenden Bestimmungen des Gewettes zur Nachricht mitzutheilen; auch ist ihnen auf Antrag die Einsicht der betreffenden Acten zu gestatten, und sind sie zu den stattfindenden Terminen einzuladen. Die Kosten der desfallsigen Gewetts-Verfügungen werden aus der Havarie-Kasse wahrgenommen.

Diese Einräumungen, von welchen die Consuln nach ihrem Ermessen Gebrauch machen können oder nicht, haben aber nur den Zweck, es jenen Consuln möglich zu machen, im beständigen Zusammenhange mit der Verhandlung zu bleiben, sich dadurch zu überzeugen, daß überall auf legale Weise verfahren werde, und ihnen event. Gelegenheit zu geben, die von ihnen zu vertretenden Interessen durch angemessene Vorträge gehörigen Orts wahrnehmen zu können. Eine Einmischung in die dem

Gewette zuständige, obrigkeitliche Leitung der Havariesachen darf daraus keineswegs hergeleitet werden, und wenn der betreffende Consul etwa von einer an ihn ergangenen Einladung keinen Gebrauch machen sollte, so wird das Verfahren seines Ausbleibens ungeachtet ordnungsmäßig fortgesetzt.

IV. Verfahren mit gefundenem Strandgut.

Güter, Holz, oder sonstige Sachen, welche auf der Rhede oder innerhalb Hafen- und Stromgebiets gefunden werden, sind bei Strafe des Funddiebstahls (dem Befinden nach gegen Empfang eines nöthigenfalls vom Gewette zu bestimmenden Bergelohns) auf der Vogtei zu Warnemünde oder bei dem Hafenmeister zu Rostock abzuliefern[4]). Diese Beamte haben auf die Conservirung solcher Sachen und Güter, falls sie thunlich ist, fleißige und genaue Aufsicht zu nehmen, und davon an's Gewett ungesäumt zu berichten, damit sie dem Eigenthümer, wenn er sich binnen Jahr und Tag meldet, gegen Erstattung der verwandten Kosten in natura wieder zugestellt werden können. Meldet sich aber der Eigenthümer binnen dieser Zeit nicht, so hat der Vogt, resp. der Hafenmeister die Sache beim Gewett wiederum in Anrege zu bringen, und weitere Instruction zu gewärtigen[5]). (§ 38.)

VI. Hafenordnung.

A. Allgemein bestehende Vorschriften[1]).

§ 90.

1) Im Hafen angekommen, muß der Schiffer sich den besonderen Bestimmungen der localen Hafenordnung fügen, sein Schiff an den Platz legen, der ihm angewiesen wird, es

---

[4]) Hafen-Ordnung vom 11. März 1853, § 15. (Officielle Beilage zur Rostocker Zeitung 1853, Nr. 10. Raabe, Gesetzsammlung, Bd. V. S. 829.)

[5]) Lootsen-Ordnung vom 21. Mai 1802, cit. § 28.

[1]) Tecklenborg, Handbuch für Schiffscapitaine rc. § 47.

gehörig festmachen, und überall die nöthige Vorsicht anwenden, namentlich in Bezug auf Zusammenstoßen und Ansegeln von Schiffen, auf Beschädigungen der Hafenanstalten und Wasserbauten, auch hinsichtlich Feuers und Lichts [2]). Nach den meisten älteren Hafenordnungen darf nach einer gewissen Zeit des Tages kein Feuer mehr auf den Schiffen sein. In Bremerhaven darf (im alten Hafenbassin) durchaus kein Feuer an Bord unterhalten werden, und sind da besondere Kochhäuser zur Bereitung der Speisen errichtet. Abends dürfen nur sicher geschlossene Laternen an Bord angezündet werden [3]).

2) Ueber dem geworfenen Anker muß er eine wachende Boye befestigen. Unter Boye versteht man ein über dem Anker schwimmendes Flott von Holz oder Borke; um „wachend" zu sein, muß es eine derartige Gestalt und Größe haben, daß es von den ankommenden Fahrzeugen rechtzeitig erkannt werden kann. Des Nachts wird mitunter das Brennen der Schiffsleuchte gefordert [4]).

3) Ballast oder andere Sinkstoffe in das Fahrwasser des Hafens zu werfen, ist allgemein verboten [5]).

B. Bestimmungen der Hafenordnung für Rostock und Warnemünde [1]).

1) Die Hafen-Officianten [2]).

§ 91.

Der Lootsen-Commandeur (in dessen Behinderung der Lootsen-Altermann) zu Warnemünde und der Hafenmeister

---

[2]) Pöhls, S. 176. v. Kaltenborn, § 72, § 119, 2.

[3]) Imhorst, Handlexicon &c. S. 34. Jacobsen, Seerecht, S. 152.

[4]) v. Kaltenborn, l. c., § 64, 9. Tecklenborg, Handbuch, § 43.

[5]) v. Kaltenborn, l. c., Hanseat. Seerecht XI. 6.

[1]) Hafen-Ordnung vom 11. März 1853. (Offic. Beilage zur Rostocker Zeitung 1853, Nr. 10. Raabe, Gesetzsammlung. Bd. V. S. 824 f.)

[2]) l. c. § 1.

zu Rostock sind diejenigen Officianten, welchen dort, wie hier die örtliche Leitung des Schiffswesens obliegt und gebührt. Sie stehen, wie das Letztere und das Hafenwesen überhaupt, unter der Aufsicht und dem Schutze des Gewetts. Ihre amtseidlichen Angaben in Officialsachen haben beweisende Kraft. Sie sind berechtigt und verpflichtet, verwirkte Strafen, mit Vorbehalt des Recurses an das Gewett, sofort einzuziehen und dorthin abzugeben, auch dem Befinden nach zur Handhabung ihrer rechtmäßigen Anordnungen Taue kappen, das Ruder nehmen zu lassen und sonstige angemessene Zwangsmaßregeln zu ergreifen.

Sie dürfen Geschenke mit Bezug auf ihre Amtsverrichtungen bei Vermeidung der in ihren Bestallungen gedroheten Strafen weder fordern noch nehmen. Auch diejenigen, welche ihnen Geschenke anbieten oder geben, sollen in eine willkührliche Geld-, dem Befinden nach Gefängnißstraße genommen werden.

Jede Beleidigung, welche den Hafen-Officianten bei Ausübung ihres Amtes zugefügt wird, soll criminell, jede Widersetzlichkeit gegen ihre Befehle, nach vorgängiger Cognition im Disciplinarwege, vom Gewett ohne Ansehen der Person mit Geld- oder Gefängnißstrafe geahndet werden.

2) Erhaltung eines freien Fahrwassers.

§ 92.

I. Anlegen und Festmachen der Schiffe.

1) Innerhalb des Hafens[1]) bestimmen den Platz zum Anlegen an das Bollwerk, an die Brücken, die Pfähle oder sonst zum Liegen, Laden, Löschen, Ballasten und in allen sonstigen Fällen jedesmal die genannten beiden Hafen-Officianten, bei denen nach der Ankunft sofortige Meldung geschehen muß. Der Platz darf nicht ohne Erlaubniß derselben, muß aber auf ihre Anordnung sofort verändert werden.

---

[1]) H.-O. cit. § 5.

Die Befestigung darf nirgends an den Laufriegeln oder Bollwerkspfählen, sondern nur an den auf den Molen angebrachten Ringen und an den Landpfählen, oder sonst nach Vorschrift oder mit Erlaubniß der Hafen-Officianten, so wie nur an den ganzen und niemals an den Mittel- oder Strebepfählen geschehen, einerlei, ob die Schiffe sich festlegen oder aufwinden wollen.

Uebertretungen werden mit einer Strafe von 5 bis 25 Thlr. belegt.

Auch über die Liegeplätze [2]) der Leichterschiffe und deren etwa nöthig befundene Veränderung bestimmt zu Warnemünde lediglich der Lootsen-Commandeur.

Die Leichterschiffer sind verpflichtet, ihre Fahrzeuge während ihrer Abwesenheit von dort unter die Aufsicht eines dortigen Bevollmächtigten zu stellen, welcher auf Verlangen für das Umlegen des Schiffes sorgt und dem Lootsen-Commandeur solches anzuzeigen hat, widrigenfalls der letztere das Nöthige auf Kosten des Leichterschiffers durch andere Leute thun läßt.

2) Innerhalb Stromgebiets [3]), auf der Fahrt zwischen Warnemünde und Rostock und umgekehrt, darf sich kein Schiff ohne Noth festlegen, namentlich auch nicht im Durchstich bei Warnemünde. Zwingen aber contraire Winde, Mangel an Wind oder sonstige Umstände dazu, so müssen sie sich so legen, daß sie einen Pfahl dicht zur Seite haben und sich vorne und hinten an den nächsten Pfählen befestigen. Sie dürfen mithin nicht in der Schwoje liegen, noch weniger aber zwei Schiffe neben einander oder an einem und demselben Pfahl anlegen. Die Befestigungen dürfen auch hier nur an den ganzen und niemals an den Mittel- oder Strebepfählen geschehen. (1.)

Liegen im Durchstich schon Fahrzeuge, so darf sich ein

---

[2]) l. c. § 30.

[3]) l. c. § 36.

anderes Schiff nicht gegenüber legen. Immer aber darf nur an den Landpfählen und nicht an dem Bollwerke oder den Lauf- riegeln befestigt werden. — Alles bei Vermeidung einer Strafe von 10 Thlr.

3) Auf der Rhede bestimmt der Lootse den Ankerplatz (§ 83, Not. 21). Die Anker müssen gehörig bekopet sein (§ 90, 2), und das zweite Anker zum Auswerfen in Bereitschaft gehalten werden. — Bei einer Strafe von 10 Thlr.

II. Vorsichtsmaaßregeln der Schiffe innerhalb Hafens[4]).

Sämmtliche Schiffe müssen, bei 5 Thlr. Strafe, im Warnemünder Hafen sowohl, als vor der Stadt, ihre Klüver — oder Jägerbäume einziehen, die blinden Raaen längs des Bugspriets legen, die untern Raaen getoppt und die obern längs des Schiffes halten, auf Verlangen auch die Gieken einziehen, vor der Stadt, so lange sie nicht an die Winterlage-Pfähle legen, ihre Böte herunternehmen und überall innerhalb Hafen- und Stromgebiets ihre Anker vollständig eingezogen haben, und zwar alles dies innerhalb 6 Stunden nach Festlegung des Schiffes oder nach Tagesanbruch, wenn sie während der Nacht eingekommen wären.

III. Tiefgang der Schiffe[5]).

Gehen Schiffe, welche von Warnemünde nach Rostock (oder umgekehrt) segeln oder sich schleppen lassen wollen, so tief, daß das in der Warnow vorhandene Wasser nicht ausreicht, so hat in Warnemünde der Lootsen-Commandeur, in Rostock der Hafenmeister, bei welchen jedes abgehende Schiff anzumelden ist, die Fahrt zu untersagen, und das Schiff hat entweder tieferes Wasser abzuwarten oder angemessen zu löschen.

---

[4]) l. c. § 4.

[5]) l. c. § 33.

Seeschiffe, die über sechs Fuß tief gehen, dürfen zwischen Warnemünde und Rostock überall nicht kreuzen.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird angemessen beahndet, und zwar in dem Falle, wenn das Schiff festzusitzen kommt, mit einer Strafe bis zu 50 Thlr.

Beschädigen lavirende Schiffe außerhalb des Fahrwassers die Fischerwerkzeuge, so sind die Führer derselben, mit Vorbehalt des Schadenersatzes, angemessen zu bestrafen.

IV. Winterlage und Liegen an den Warnowpfählen.

1) Zu Warnemünde[6]) dürfen regelmäßig keine Schiffe abtakeln, und nur dann gegen eine an den Vogt zu erlegende, von ihm zu berechnende Abgabe von 5 Thlr. Winterlage halten, wenn sie des Eises wegen nicht mehr an die Stadt kommen können.

2) Die im Rostocker Hafen[7]) zur Winterlage kommenden oder sonst an die Warnowpfähle zu legenden Schiffe müssen, soweit dies ohne Nachtheil für letztere ausführbar ist, ihre Böte auf dem Deck behalten und die hier nicht wohnhaften Schiffer ihre Fahrzeuge einem hiesigen Bürger zur Aufsicht übergeben, auch dem Hafenmeister davon die Anzeige machen. Sie sind nach Anweisung des Letztern zunächst in die große Lage bei Norden des Fahrwassers, und wenn die dortigen Pfähle besetzt sind, an die übrigen Pfähle auf dem Reviere vor der Stadt zu bringen, aber immer so, daß die Pfähle längs des Fahrwassers frei bleiben.

Diejenigen Schiffe, welche mit ihrem Ballast überwintern oder sonst längere Zeit liegen bleiben müssen, sind an die entferntesten Plätze zu legen.

---

[6]) l. c. § 31.

[7]) l. c. § 39.

V. Plätze für Schiffsbauten und Reparaturen[8]).

1) Alle Bauten und Reparaturen dürfen nur auf oder vor den Schiffsbaustellen beschafft werden, wenn nicht solche völlig besetzt sind, und das Gewett deswegen einen andern Platz verstatten wird.

2) Das Kielholen und Kränken darf nur in den Kielhäfen, und wenn diese besetzt sind, an denjenigen Stellen, welche dazu mit eisernen Ringen versehen sind, das Kränken ausnahmsweise, wenn alle jene Plätze besetzt sind, auch an andern Orten, übrigens niemals an den Brücken, allemal nur mit der größten Vorsicht und nur mit besonderer Erlaubniß des Gewetts an ungewöhnlichen Orten geschehen.

Der Hafenmeister wird darauf sehen, daß einerseits die kielholenden oder kränkenden Schiffe von andern nicht belästigt und gefährdet, daß andererseits keine Schiffe an jene Plätze gelegt werden, so lange sie zum Kielholen nicht völlig fertig sind, und daß solche Schiffe die Stelle nach beschaffter Herstellung sofort wieder räumen, auch keine anderen Schiffe sich vor die Kielhäfen legen.

Wer Kielholen will, muß sich beim Hafenmeister in das Kielbuch eintragen, verliert aber seinen Platz in der Reihenfolge, wenn er diese vorübergehen läßt, und muß sich dann auf's Neue eintragen.

3) Zum Ein- und Aussetzen der Masten durch den Krahn muß Meldung beim Hafenmeister geschehen. Die ausgesetzten Masten müssen vom Krahn sofort entfernt und die Schiffe auf Verlangen des Hafenmeisters an einen andern Platz zurückgelegt werden.

4) In Warnemünde darf das Zimmern und Ausbessern der Schiffe nur in Nothfällen auf eingeholte Erlaubniß des

[8]) l. c. § 40 und § 31, und Verordnung vom 25. Februar 1597 (Schröder, Repertorium, „Warnemünde". S. 612.)

Gewetts und das Dichten auf dem Strome niemals in dem Maaße geschehen, daß dadurch die Ein- und Ausfahrt der Schiffe im Mindesten gehindert wird. — Schiffe, Schüten oder Böte zu bauen, ist daselbst ohne Vorwissen und Erlaubniß des Raths nicht gestattet[9]).

VI. Transport und Anlegen von Holzflößen im Fahrwasser[10]).

Die Benutzung des Fahrwassers zwischen Rostock und Warnemünde zum Transport oder Anlegen von Holzflößen ist bei 10 Thlr. Strafe, mit Vorbehalt des Schadenersatzes, verboten. Ueberhaupt dürfen Flöße und Holz nur mit Erlaubniß der Hafen-Officianten und an den von ihnen angewiesenen Stellen in das Wasser gelegt werden.

3) Benutzung des aufgeeiseten Fahrwassers[1]).

§ 93.

I. Die Benutzung des auf Kosten einzelner Interessenten aufgeeiseten Fahrwassers zum Transporte von Schiffen ist andern Personen nur unter nachstehenden näheren Bedingungen verstattet:

1) Die Schiffe derjenigen Interessenten, welche die Aufeisung haben beschaffen lassen, gehen allen anderen Schiffen in der Fahrt vor.

2) Wer bis zu dem Tage einschließlich, wo das letzte Schiff der Aufeisungs-Interessenten das aufgeeisete Fahrwasser passirt, oder an den nächstfolgenden beiden Tagen Letzteres zum Schiffstransporte benutzen will, hat zu den Aufeisungskosten dermaßen beizutragen, daß für die Benutzung bis zum erstgedachten Tage der volle ratenmäßige Kostenantheil, am darauf folgenden Tage aber nur die Hälfte solchen Antheils, und am dritten Tage bloß ein Viertheil davon zu vergüten ist.

---

[9]) V. O. vom 25. Februar 1597 cit.

[10]) l. c. § 14.

[1]) H.-O. cit. § 18. (Verordnung vom 14. Februar 1840).

3) An späteren Tagen steht einem Jeden die Benutzung des aufgeeiseten Fahrwassers ohne alle Kostenvergütung frei; auch fallen die sub Nr. 2 beregten Entschädigungen weg, wenn das fragliche Fahrwasser von den sonst zur Beisteuer Verpflichteten durch Aufhauen des inzwischen wieder entstandenen Eises erst von Neuem practicabel gemacht werden mußte.

4) Für Leichterschiffe, welche zur Befrachtung oder Entlöschung der durch das aufgeeisete Fahrwasser transportirten Schiffe gebraucht werden und Letzteres dann ebenfalls benutzen, ist keine besondere Vergütung zu entrichten. Wenn aber ein Schiff, welches beladen oder entlöscht werden soll, nicht durch das aufgeeisete Fahrwasser gebracht ist, so muß für die alsdann gebraucht werdenden, den Eiscanal passirenden Leichterschiffe nach deren Lastengröße und im Uebrigen nach Maaßgabe der allgemeinen Grundsätze dieser Verordnung contribuirt werden.

5) Diejenigen Fahrzeuge, für welche der gesetzliche Beitrag zu den Aufeisungs-Kosten gezahlt ist, können, ohne weitere Nachzahlung, das aufgeeisete Fahrwasser so oft und so lange benutzen, als selbiges keiner neuen Aufhauung bedarf; wo aber letztere stattfindet, da treten die Grundsätze in Anwendung, welche für die ursprüngliche Aufeisung festgestellt sind, auch können die sub Nr. 4 im Schlußsatze bemerkten Leichter für die geleistete Zahlung den Eiscanal nur so lange benutzen, als sie mit der Beladung oder Entlöschung eines und desselben Schiffes sich beschäftigen.

II. Zur Ermittelung der sub Nr. I. bestimmten vollen Vergütung ist die Summe der Aufeisungskosten auf die sämmtlichen Schiffe, für welche beigetragen wird, nach Maaßgabe der Lastengröße zu repartiren. Die etwa noch hinzukommende halbe oder viertel Raten-Vergütung muß nach gleichen Grundsätzen ermittelt und den sämmtlichen contribuirenden Interessenten, nach Verhältniß ihrer Beiträge, zu Gute gerechnet werden. Es ist demnach die von den nach und nach hinzukommenden Fahrzeugen

zu zahlende Vergütung immer nur nach der Größe sämmtlicher contribuirt habenden Schiffe und nicht allein derjenigen, für welche ursprünglich die Aufeisung geschah, zu berechnen.

III. Ein anderweitiges gütliches Uebereinkommen zwischen den die Aufeisung besorgt habenden und späterhin an der Benutzung theilnehmenden Interessenten bleibt natürlich unbenommen, indem diese Verordnung nur diejenigen Fälle bezielt, wo keine Vereinbarung stattgefunden hat.

4) Schutz des Tiefs.

§ 94.

I. Sinkstoffe[1]). Solche Gegenstände, welche auch nur entfernt zur Verschlemmung der Rhede, der Häfen und des Stromes beitragen können, mithin Sinkstoffe aller Art, insbesondere Steine, Sand, Kehricht, Unrath, nicht minder Seetang, verdorbene Heringe oder sonstige todte Fische — dürfen bei Vermeidung einer Strafe von 5—50 Thlr. nicht in das Wasser oder auf das Eis geworfen, oder an das Bollwerk oder auf die Molen gelegt werden.

In Warnemünde darf in der Vorderreihe der Kehricht nur auf die Höfe und überall nicht auf die Straße gebracht werden.

Der Transport der Feldsteine durch Schlitten oder sonst über das Eis, sie mögen hergeholt sein, woher sie wollen, ist gänzlich verboten.

Beim Ausbringen des Seesandes aus den Böten ist mindestens eine ganze Schmack unterzulegen.

Der Ballast darf nur an den erlaubten Stellen, außerdem überall nirgends, auch nicht anders woher oder wohin über das Eis gelöscht oder eingenommen werden, und auch dies muß

---

[1]) H.-O. cit. § 14.

nöthigenfalls und auf Anordnung der Hafen-Officianten über ausreichend großen Presenningen geschehen. Das Versegeln oder Auswerfen [2]) des Ballastes oder sonstiger Sinkstoffe, wie namentlich Steine oder Steinkohlenschlacken, darf bei 25 Thlr. Strafe nicht auf der Rhede und nicht näher als eine Meile von Hafen ab, das Laden und etwanige Löschen des Ballastes auf der Rhede aber ebenfalls nur über gehörig breiten Presenningen geschehen. Jedes Schiff, welches ganz oder theilweise mit Ballast beladen ist (wohin aber Dach- und Mauersteine nicht zu rechnen sind) muß, sobald es auf die Rhede kommt oder daselbst vor Anker geht, einen Ballastwächter an Bord nehmen und denselben, so lange es sich auf der Rhede befindet, zur Aufsicht darauf, daß kein Ballast ausgeworfen werde, bei sich behalten. Hiervon findet nur dann eine Ausnahme Statt, wenn ein Schiff auf der Rhede liegt, um Ladung einzunehmen, und nur so viel Ballast an Bord hat, als nothwendig ist, um das Schiff auf der Rhede zu halten. In diesem Falle braucht es erst dann einen Wächter zu nehmen, wenn es einen Theil seiner Ladung erhält und den Ballast versegeln muß. Auch während der Fahrt zwischen Warnemünde und Rostock [3]) und umgekehrt, muß jedes ganz oder theilweise mit Ballast beladene Schiff einen Ballastwächter nehmen, und ist das Auswerfen von Ballast innerhalb Hafen- und Stromgebiets bei 25 Thlr. Strafe verboten. (§ 83, II., 1, b. und § 84, II., 1.)

II. Holz [4]). Beim Ausbessern der Schiffe ist durch Unterlegen von Segeln oder andern Schutz dafür zu sorgen, daß kein Holz- oder anderer Abfall in das Wasser fällt. Wird zur Winterszeit auf dem Eise gezimmert, so muß alles Holzwerk und der Abfall vor dem Aufthauen des Wassers weggeschafft werden. (§ 92, VI.)

---

[2]) l. c. § 27.
[3]) l. c. § 35.
[4]) l. c. § 14.

III. **Wracks**[5]). Untauglich gewordene Fahrzeuge dürfen nicht im Wasser liegen bleiben, mögen sie gesunken sein oder nicht. Die Betheiligten sind das Wrack innerhalb 4 Wochen, nach desfallsiger vom Gewett ihnen gewordener Auflage zu entfernen pflichtig, widrigenfalls das Eigenthum des Wracks an gemeine Stadt verfallen ist, dem Befinden nach Stadtwegen auf Kosten der Betheiligten auch weggeschafft werden soll.

Insbesondere hat der Lootsencommandeur zu Warnemünde die Beseitigung eines Wracks oder der Schifffahrt nachtheiligen sonstigen Gegenstands auf der Rhede oder im Fahrwasser sofort zu besorgen, und dem Vogt davon zu referiren, der sogleich wieder an das Gewett hievon zu berichten hat.

5) Feuer und Licht[1]).

§ 95.

I. Theer, Pech, Fett, Haarpois und sonstige **Schiffsmaterialien** dürfen in Warnemünde und Rostock weder an Bord, noch in Wohnhäusern, sondern lediglich in den Kochhäusern gekocht, geschmolzen oder erwärmt werden. Nach Beendigung des Kochens ist das Feuer vorsichtig auszulöschen. Contraventionen werden mit einer im Wiederholungsfalle zu schärfenden Geldstrafe von 10 Thlr. beahndet.

II. An Bord der Schiffe darf kein Feuer angemacht werden, und zwar in Rostock nach Thoresschluß, bei stürmischer Witterung und wenn die Warnow mit Eis bedeckt ist, auf dem Strome in Warnemünde dagegen in den Monaten October — April von Abends 5 bis Morg. 8 Uhr, in den übrigen Monaten von Abends 8 bis Morg. 5 Uhr und wenn bei Ostwind oder stürmischer Witterung der Vogt, oder der Lootsencommandeur ein besonderes Verbot ergehen läßt[2]).

---

[5]) l. c. § 14 und Lootsen-Ordnung vom 21. Mai 1802, § 3 h. (Blanck, Gesetzsammlung, S. 160.)

[1]) H.-O. cit. § 9.

[2]) Verordnung vom 15. Juli 1857. (Off. Beilage Nr. 19.)

Bei zugefrorenem Wasser muß außerdem bei jedem Schiffe, welches nicht bloß in Winterlage sich befindet, ein Loch von mindestens 6 Fuß im Quadrat in das Eis gehauen und gehörig offen gehalten werden.

Das Kochen der Schiffsspeisen [3]) kann in Warnemünde nur entweder im Kochhause, oder in denjenigen Warnemünder Häusern geschehen, deren Kochstellen eine der Feuer-Polizei-Ordnung vom 30. October 1848 für Neubauten entsprechende Einrichtung haben. Uebertretungen werden mit einer im Wiederholungsfalle zu schärfenden Strafe von 10 Thlr. belegt.

Auch Dampfschiffe haben in Warnemünde das Feuer in der Deckküche zu löschen, und müssen sich mit dem Maschinenfeuer, während sie den Ort passiren, namentlich bei östlichem Winde so einrichten, daß der Schornstein keine Flammen fliegen läßt.

III. Licht darf an Bord der Schiffe überall nur in gut verwahrten Laternen oder Behältnissen gebrannt werden, die mit Wasser versehen sind.

IV. Beim Löschen und Laden, beim Schichten von Waaren und in der Nähe brennbarer Stoffe innerhalb Bords darf kein Taback geraucht werden.

V. Das Brennen der Schiffe darf nur vor der Stadt und nur bei Tage geschehen.

VI. Falls auf einem Schiffe unverhofft Feuer entstehen sollte, sind die Führer der übrigen Schiffe verpflichtet, nach der Stärke ihrer Mannschaft eine hinlängliche Anzahl von Leuten an das Land zu senden und in Warnemünde dem Vogt, in Rostock dem Hafenmeister zu Gebote zu stellen, um bei der Entfernung des brennenden Schiffes oder bei dem Transporte der Feuerspritzen alle mögliche erforderliche Hülfe zu leisten.

Uebertretungen oder Vernachlässigungen dieser Vorschriften werden mit Strafe von 5—50 Thlr. belegt.

---

[3]) Verordnung vom 23. Juli 1849, Art. 2, den Gebrauch des Warnemünder Kochhauses betreffend. (Rostocker Zeitung 1849, Nr. 87.)

6) Schutz der Schiffe, Hafenwerke und des Strandes.

§ 96.

I. Vorsätzliche Beschädigungen der Schiffe[1]), Schiffstheile und Zubehörungen, auch das vorsätzliche Kappen, Beschädigen oder Lösen der Kabeltaue oder Ketten, an welchen ein Schiff befestigt ist, werden mit Gefängnißstrafe nicht unter acht Tagen, dem Befinden nach mit Zuchthausstrafe belegt.

II. Jeder Schiffer ist zum Ersatz eines jeden durch sein Schiff an den Hafenwerken[2]) auf irgend eine Weise angerichteten Schadens zunächst, wiewohl mit Vorbehalt beliebiger Regreßnahme, und zwar mit seinem Schiffe verhaftet. In den Fällen, in welchen Schuldlosigkeit des Schiffers und seiner Mannschaft klar vorliegt, wird E. E. Rath die vorstehende Vorschrift nach Vorlegung des Thatbestandes nicht zur Anwendung bringen lassen.

Zu den Hafenwerken werden alle zum Dienste bei der Schiffahrt bestimmten Vorrichtungen aller Art (Bollwerke, Brücken, Molen, Pfähle, Laufriegel u. s. w.) gerechnet.

Vorsätzliche Beschädigungen derselben oder Entwendungen von denselben, namentlich auch von den Steinen der Kisten und Molen werden mit der sub. I. gedachten Strafe belegt.

Wer Steine aus der Ostsee holt, muß sich mit einer Bescheinigung des Vogtes versehen, daß er sie wirklich daher genommen hat, und darf sie in Rostock nicht eher löschen, bis der Schein des Vogtes an den Hafenmeister abgegeben ist.

Auf den Strandbrücken[3]) darf überall weder gezimmert, noch Holz behauen oder anderweitig zugerichtet, auch nichts

---

1) H.-O. cit. § 13.

2) l. c.

3) l. c. § 41.

niedergelegt werden, was nicht zur augenblicklichen Löschung oder Ladung gehört, am wenigsten Anker, Steine, Masten oder sonstige schwere Sachen.

Beim Löschen und Laden am Strande dürfen die Waaren nicht auf das Bollwerk, sondern mindestens in einer Entfernung von einer Elle vom Bollwerk niedergesetzt oder niedergelegt werden.

III. Die Böte[4]), insoweit sie nicht auf den Schiffen bleiben müssen (§ 92, IV. 2), dürfen nur an den vom Gewette angewiesenen Stellen aufgelagert und beim Aufbringen bei 5 Thlr. Strafe nicht ohne ausreichende Bretterunterlage mit dem scharfen Kiele über die Chaussee gezogen werden.

Die entlöschten oder zu verschiffenden Waaren dürfen bei Verlust derselben nicht länger als höchstens 4 Wochen am Strande liegen.

Die Börnungen dürfen nicht mit Schiffsholz, Balken, Böten, Flößen oder andern Sachen belegt werden.

IV. Das Schießen[5]) mit großen oder kleinen Feuergewehren, sowie das Abbrennen von Feuerwerken aller Art, sowohl am Hafenstrande zu Rostock und Warnemünde, als auf der Warnow vor der Stadt von den Schleusen bis zum Baume, und bei Warnemünde vom Durchstich bis zur Hafenmündung, ist bei einer Strafe von 5 bis 10 Thlr. und Confiscation der Schieß- und Brennapparate verboten.

Bei Feierlichkeiten wird das Schießen von den Schiffen ausnahmsweise dem Befinden nach gestattet, darf jedoch ohne solche besondere Erlaubniß niemals geschehen.

V. Die Strandwache[6]), welche von der Rostocker Schiffergesellschaft zur Winterzeit mit Genehmigung E. E. Rathes ein-

---

[4]) l. c. § 42.

[5]) l. c. § 7.

[6]) l. c. § 43.

gerichtet zu werden pflegt, ist berechtigt, verdächtige Personen, die nach dem Thorschlusse am Strande oder zwischen den Schiffen angetroffen werden, anzuhalten und nach Befinden an die Polizeiwache abzuliefern.

7) Verschiedene Bestimmungen.

§ 97.

I. Sonntagsfeier[1]. Gelöscht und geladen werden darf an Sonn- und Festtagen nur in Nothfällen und nicht ohne besondere Erlaubniß des Gewetts, weder auf der Rhede noch in den Häfen. Dasselbe gilt von dem Ausbessern der Schiffe, und Uebertretungen werden mit einer Strafe bis zu 10 Thlr. belegt.

II. Flaggen der Schiffe[2]. Das Flaggen der Schiffe ist an Festtagen oder bei sonstigen Feierlichkeiten gestattet (§ 44, 2).

III. Strafen und Schadensansprüche[3]. Auch diejenigen Uebertretungen oder Vernachlässigungen der Hafenordnung, welche nicht ausdrücklich mit Strafen bedroht sind, werden mit angemessener Geld- oder Gefängnißstrafe beahndet, und erforderlichen Falls hat für die erstere überall entsprechende Gefängnißstrafe einzutreten.

Von den eingehenden Geldstrafen gebührt allemal ein Viertel dem jedesmaligen etwanigen Denuncianten, insoweit nicht anderweitige Bestimmungen schon vorliegen oder erfolgen werden.

Durch eine Bestrafung werden die etwanigen Ansprüche der Betheiligten auf Entschädigung nicht verändert, jedoch kann der Umstand, daß ein Schadensanspruch wegen Unvermögens des Verpflichteten nicht zu realisiren ist, insbesondere bei vorsätzlichen Beschädigungen oder Uebertretungen zur Erhöhung der dann zu erkennenden Gefängnißstrafe führen.

---

1) H.-O. cit. § 11.

2) l. c. § 6.

3) l. c. § 22.

Immer hat übrigens bei theilweisem Unvermögen des Verpflichteten der Schadensanspruch den Vorzug vor den zu erkennenden Geldstrafen in ihrem ganzen Umfange.

IV. Anwendung der Hafenordnung auf Leichterschiffe[4]). Alles, was in dieser Hafenordnung von Schiffen gesagt worden, gilt nicht minder von sämmtlichen Leichterschiffen, insofern für die letzteren nicht besondere Vorschriften vorkommen.

Zweites Kapitel.

Polizeiliche Vorschriften hinsichtlich der Ladung.

I. Die Ladungspapiere.

1) Certepartie[1]).

§ 98.

Die Certepartie ist diejenige Urkunde, welche den zwischen dem Verfrachter (Schiffer) und dem Befrachter abgeschlossenen Frachtcontract enthält. Sie heißt im Französischen Charte-partie, im Englischen Charter-party, im Spanischen Póliza de fletamento. Der Ausdruck soll von Charta partita d. i. getheiltes Papier, herkommen, der allen Contracten eigenthümlich war, die auf ein Pergament geschrieben wurden, welches man durchschnitt, um davon jedem die Hälfte zu geben. Jetzt wird die Certepartie in zwei Exemplaren ausgefertigt, von denen jeder der Contrahenten eins erhält.

---

[4]) l. c. § 21.

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht, § 88. IV. Pöhls, Seerecht, S. 494 f.

Der Inhalt der Certepartien ist zwar den speciellen Verhältnissen gemäß oft sehr verschieden, jedoch sind in denselben allgemein nachstehende Data enthalten:

1) Die Namen der Parteien und des Schiffes. Die Nationalität des Schiffes, so wie der Name des Schiffers, wenn dieser nicht der Verfrachter ist, sind nicht immer in der Certepartie benannt, da sie zu einer unzweifelhaften Bezeichnung des Schiffes nicht immer nothwendig sind.

2) Die Größe des Schiffes nach Tonnen oder Lasten.

3) Der Gegenstand der Verladung und die Angabe des vermietheten Raumes.

4) Ort und Zeit der Einladung.

5) Der Bestimmungsort.

6) Die Bestimmung der Fracht.

Wenn nun auch die wichtigste Bedeutung der Certepartie privatrechtlicher Art ist, indem sie den Inhalt des zwischen dem Verfrachter und Befrachter des Schiffes abgeschlossenen Frachtcontracts beurkundet, so ist sie doch auch in staatsrechtlicher Hinsicht von Interesse, weil sie über den Inhalt, Absender und Empfänger, Abgangs- und Bestimmungsort der Ladung einen Nachweis giebt. Dieser Nachweis kann sowohl in polizeilicher, als finanzieller Beziehung von Bedeutung sein. Nach den meisten Staatsrechten wird daher verlangt, daß, wenn ein Schiff ganz oder doch zu erheblichen Antheilen vermiethet wird, eine Certepartie abgefaßt wird, und soll sich ein Exemplar derselben an Bord des Schiffes befinden. Ist das Schiff von mehreren Abladern befrachtet, und sind mehrere Certepartien vorhanden, so geben erst sie zusammen einen vollständigen Nachweis. Bei der Befrachtung auf Stückgüter, das sind diejenigen Colli der Ladung, von denen die Fracht stückweise bedungen wird[*]),

---

[*]) v. Soden und Tabiesen, „Nauta". S. 133, Note **).

ist jedoch die Ausfertigung einer Certepartie nach den Seerechten nicht nothwendig und auch nicht gewöhnlich [3]).

2) Recief und Connossement [1]).

§ 99.

1. Der Steuermann hat das Amt, die Ladungsgegenstände, welche nach Inhalt der Certepartie geladen werden sollen, auf dem Schiff von den Abladern in Empfang zu nehmen. Er muß dem Ueberbringer (Leichterschiffer, Fuhrmann, Träger) nach geschehener Ablieferung eine Empfangsbescheinigung ausstellen, und diese wird Recief oder Recepisse genannt. Englisch heißt sie receipt, französisch reçu, spanisch recibo. Diese Scheine bilden die Grundlage für die demnächstige Ausfertigung des Connossements, und müssen dem Capitain vorgelegt werden, bevor er letzteres unterzeichnet. Die Ausstellung des Recief muß daher mit möglichster Genauigkeit geschehn, und sind namentlich Mängel in der Verpackung darin zu bemerken.

Ein mitunter vorkommender empfehlenswerther Gebrauch ist die doppelte Ausfertigung der die Waaren an Bord begleitenden Frachtbriefe, von welchen der eine vom Steuermann unterschrieben wird, und als Recief dient. In Nordamerikanischen Plätzen ist die Benutzung eines Ladebuch-Formulars üblich, in welches die empfangenen Güter doppelt eingetragen werden, worauf die Hälfte des Blattes vom Steuermann unterzeichnet, abgeschnitten und dem Bringer als Empfangsschein mitgegeben wird. Diese Formulare enthalten im Eingang die Worte: received on board, woher denn wohl die unter den Seeleuten eingebürgerte, selbstgeschaffene Benennung „Recief" stammen wird [2]). (§ 111.)

---

[3]) v. Soden und Tobiesen, l. c. S. 122, 134 f. und 145. Tecklenborg, Handlexicon S. 99 f. und Handbuch § 7.

[1]) v. Kaltenborn, Seerecht, § 104 und 105. Pöhls, Seerecht, S. 445 f.

[2]) Tecklenborg, Handlexicon für Rheder rc. S. 265 und 327.

II. Connossement ist die Bescheinigung des Schiffers über den Empfang der Ladung mit dem Versprechen, dieselbe an den bestimmten Ort zu transportiren und dort abzuliefern. Dies Papier heißt französisch connoissement, englisch bill of lading, spanisch conocimiento, italienisch conoscimento; im südlichen Frankreich ist der Name police de cargaison (ou de chargement) gewöhnlich. Das Wort stammt aus dem Lateinischen cognoscere (erkennen).

1) Das Connossement hat in staatsrechtlicher Hinsicht einen bei Weitem größeren Werth, als die Certepartie, da es den wirklichen Bestand der Ladung enthält, und solcher von dem Inhalt der Certepartie abweichen kann. Auch sind in dem Connossemente die Ladungsgegenstände allemal genauer und bestimmter verzeichnet als in der Certepartie. Es enthält nämlich ein genaues Verzeichniß der verladenen Waaren nach Gattung, Maaß, Gewicht oder Stückzahl, mit Angabe der Verpackung (Faß, Kiste, Tonnen ꝛc.) und der Zahl der Colli, deren Marken und Nummern; außerdem ist im Connossement bezeichnet: der Name des Schiffes, des Schiffers, des Befrachters, häufig auch der des Empfängers, des Abgangs- und Bestimmungshafens.

2) In vielen Particularrechten ist es ausdrückliche Vorschrift, und überhaupt ist es allgemeine Usance, daß sich ein Exemplar des Connossements regelmäßig an Bord befinden muß[3]). Dasselbe wird nämlich gewöhnlich in drei Exemplaren ausgefertigt. In neuerer Zeit werden im (transatlantischen) Seehandel in der Regel fünf gleichlautende Exemplare ausgefüllt. Eines bekommt der Schiffer, eines der Rheder und drei Exemplare der Befrachter; von diesen drei bewahrt er eins bei sich auf, eins sendet er mit demselben Schiffe unter Couvert und eins mit einer anderen Schiffsgelegenheit dem Empfänger der Waaren zu[4]).

[3]) v. Kaltenborn, l. c. § 45.

[4]) Tecklenborg, Handlexikon, S. 110.

Es giebt jedoch auch einzelne Geschäftskreise, wo das Connossement regelmäßig nicht vorkommt, sondern durch einen einfachen Frachtbrief ersetzt wird. Es ist dies bei der kleinen Küstenfahrt und da der Fall, wo die Ladung für eigene Rechnung der Rheder geht. Sind die Waaren von geringem Werthe, oder betreffen Pacotille, d. h. wenn sie vom Schiffer oder den Seeleuten in der Cajüte, Coje, oder Koffern mitgenommen werden [5]), oder in eiligen Fällen, wo dem Schiffer die Güter erst kurz vor der Abreise übergeben werden, wird die bloße Declaration der Waaren im Ladebuche (§ 111) als genügend angesehen.

3) Ist das Schiff von mehreren Personen befrachtet, so muß von jedem der ausgestellten Connossemente ein Exemplar sich in Händen des Capitains befinden.

4) In manchen Staaten muß das Connossement gestempelt sein, bei Vermeidung einer Geldstrafe oder Unklagbarkeit aus dem Geschäfte. Eine notarielle oder gerichtliche Legalisirung ist nicht üblich [6]).

3) Manifest [1]).

§ 100.

Das Manifest ist das Verzeichniß aller in das Schiff geladenen Güter, und hat den Zweck, allen, die ein Interesse daran haben, eine vollständige Uebersicht über alle Güter zu geben, welche mittelst der Connossemente erst durch deren Zusammenstellung gewonnen werden kann. Das Manifest gereicht daher nicht bloß dem Correspondentrheder, Schiffer, Assecuradeur und Bodmereigeber zum wesentlichen Nutzen, sondern dient auch an Zollstätten, so wie bei polizeilichen Nachforschungen zur Constatirung des wirklichen Ladungsbestandes, namentlich in den

---

[5]) Pöhls, S. 275. v. Kaltenborn, l. c. § 78.

[6]) v. Kaltenborn, l. c. § 106.

[1]) Pöhls, S. 465 f. v. Kaltenborn, § 115.

Fällen, wenn mehrere Arten von Gegenständen verladen, oder wenn mehrere Ablader oder mehrere Empfänger vorhanden sind.

Bei Passagierschiffen vertritt eine Liste der Passagiere die Stelle des Manifestes.

Es heißt englisch freight list, französisch manifeste, spanisch manifiesto, und stammt von dem Lateinischen manifestare (klar machen, an den Tag legen).

2) Das Manifest hat der Schiffer auf Grund der von ihm gezeichneten Connossemente abzufassen. Er kann es jedoch auch durch den Schiffsmakler anfertigen lassen, wie es gewöhnlich geschieht. Die Form ist die einer übersichtlichen Tabelle, welche gewöhnlich enthält:

a. Als Ueberschrift den Namen und die Nationalität des Schiffes, des Schiffers, den Ort der Abladung und den der Bestimmung; nach Englischem Rechte auch den Tonnengehalt des Schiffes.
b. In der ersten Rubrik die Nummer der Connossemente.
c. In der zweiten die Marken und Nummern der Colli.
d. In der dritten die Anzahl der Colli, die Art derselben (Faß, Ballen, Kisten, Packen etc.) und deren angeblichen Inhalt.
e. In der vierten den Namen des Empfängers.
f. In der fünften die Frachtsumme, und endlich
g. in der sechsten den auf letzteren bezahlten Frachtvorschuß [2]).

Nach Englischem Rechte sind die Aufführung der Fracht und des Vorschusses nicht nothwendig, dagegen der Namen des Absenders.

3) Gesetzlich vorgeschrieben ist das Manifest in England, Nordamerika und im Französischen code de commerce, Art. 226, und findet dessen Bestimmung sich wörtlich wieder in den

[2]) v. Soden und Tobiesen, „Nautik", S. 164.

Handelsgesetzbüchern von Belgien, Sicilien, Sardinien, Griechenland, Jonien und Hayti.

In neuester Zeit sind noch eine Anzahl Verordnungen hinsichtlich der Manifeste aus verschiedenen Staaten bekannt geworden, die specielle Beachtung von Seiten der Seeverkehr Treibenden beanspruchen. Dieselben beziehen sich sowohl auf den Inhalt, als auf die Form, insbesondere auf die Legalisirung derselben durch die betreffenden Consuln. Hauptsächlich sind dies Verordnungen außereuropäischer Seestaaten, namentlich Mittel- und Südamerikas. Diese Verordnungen sind nachstehende:

a. Norwegen[a]). Die hier zu beachtenden Vorschriften sind zwar nicht neu, jedoch datirt die strenge Ueberwachung derselben erst seit dem Jahre 1852. Es sind dies die Vorschriften des Norwegischen Zollgesetzbuches § 9 und § 10, welche also lauten:

§ 9. Wenn ein vom Auslande kommendes Schiff nach einem inländischen Platze bestimmt ist, so soll der Schiffer mit einem im Voraus abgefaßten und von ihm selbst unterschriebenen Verzeichnisse über sämmtliche eingenommenen Waaren, Schiffsprovisionen und andere Schiffsbedürfnisse versehen sein, welches Verzeichniß er an den zuerst an Bord kommenden Zollbeamten zu überliefern hat. Von dieser Verpflichtung kann der König die Ausnahmen gestatten, welche Platzverhältnisse oder andere Umstände erforderlich machen sollten.

§ 10. Gedachtes Verzeichniß, welches in jeder beliebigen Europäischen Sprache abgefaßt sein kann, muß genau und bestimmt sein. Aufgaben mit den unbestimmten Ausdrücken „Collis“ oder „Emballagen“ sind nicht genügend. Der Schiffer muß die Art der Verpackung durch Angabe der im Handel gebräuchlichen Benennungen anführen, nämlich:

---

a) Mittheilung in der Hamb. B.-H. vom 22. Mai 1852, Nr. 12,426.

a. bei flüssigen Waaren, ob die Foustagen Pipen, Oxhofte, Tonnen oder Anker, oder ob sie zu diesen oder andern im Handel bekannten und angenommenen Größen zu rechnen sind;

b. bei trockenen Waaren in Foustagen, ob es Fässer, Tonnen, halbe, Viertel- oder Achtel-Tonnen sind, oder zu welchen andern allgemein bekannten Größen sie zu rechnen sind;

c. bei Waaren in anderen Verpackungen, ob sie in Ballen, Packen, Bündeln, Kisten, Körben u. s. w. sind.

Waaren von ausländischen Plätzen, die im Manifeste, Zollpaß, Connossement oder in der Factura nach fremdem Maaß oder Gewicht angeführt sind, können vom Schiffer, wenn er solche Documente beilegt, in Uebereinstimmung mit diesen auf dem Waaren-Verzeichnisse nach solchem Maaß oder Gewicht angegeben werden.

Das Quantum der Schiffsbedürfnisse ist auf dem Verzeichnisse entweder so anzugeben, wie es an dem Orte des Abgangs, oder so, wie es zur Zeit war, als es dem zuerst an Bord kommenden Zollbeamten übergeben ward.

Der Schiffsführer, welcher mit einem solchen Waaren-Verzeichnisse nicht versehen ist, oder dasselbe dem an Bord kommenden Zollbeamten auf Verlangen nicht übergiebt, oder dessen Verzeichniß nicht mit der Bestimmtheit abgefaßt ist, welche das Gesetz vorschreibt, verfällt nach dem § 134 der Zollordnung in eine Strafe von 5 bis 100 Speciesthalern.

Das gedachte Waaren-Verzeichniß ist nach dem folgenden Formular anzufertigen:

Ich, Schiffer N. N., kommend von N. N. mit dem Schiffe N. N., N. N. in N. N. zugehörend und N. N. Commerzlast trächtig nach dem Beilbrief aus N. N. vom (Datum) erkläre in dasselbe eingeladen zu haben, fol-

gende Waaren, und zwar nicht mehr und nicht andere Waaren:

M 𝔎. 30	Dreißig Oxhofte.	8	Acht Achtel-Tonnen.
20	Zwanzig Pipen.	2	Zwei Kisten.
6	Sechs Tonnen.	4	Vier Ballen.
10	Zehn Kisten.	6	Sechs Körbe.
200	Zwei Hundert Tonnen Roggen.		

Zum Schiffsbedarf:

2	Zwei Tonnen Theer.	1	Eine Tonne Pech.
1	Eine Rolle Segeltuch.	100	Ein Hundert ℔ Fleisch.
5	Fünf ℔ Caffee.	100	Ein Hundert ℔ Brod.
5	Fünf ℔ Zucker.		

b. Canarische Inseln [4]). Der Spanische Minister des Auswärtigen in Madrid hat durch Schreiben vom 30. Juni 1851 angezeigt, daß die Capitaine fremder Schiffe, welche die Lazarethe von Vigo und Port Mahon Behufs Quarantaine besuchen, von jetzt ein Manifest derjenigen Güter, von denen Quarantaine-Abgaben zu erheben sind, in Spanischer Sprache einzureichen haben. (61, II. a.)

c. Hayti oder St. Domingo [5]). Ein unterm 25. Novbr. 1850 von der Repräsentanten-Kammer in Port au Prince beschlossenes, unterm 18. December vom Senat erlassenes, und am 24. December vom Kaiser Faustin bestätigtes Gesetz, (als Zusatzacte zu dem Zollgesetz vom 23. Juli 1838) bestimmt Folgendes:

§ 2. Wenn das Manifest, welches laut des Art. 37 des Zollgesetzes erforderlich ist, der Zollbehörde vorgelegt wird, ohne mit der Unterschrift des Haytischen Consuls oder Consular-Agenten am Abgangsorte versehen zu sein, so ist der Capitain in eine Geldstrafe von einem Piaster per Tonneau des Tonnen-

[4]) Mittheilung der Hamb. B.-H. vom 9. August 1851. Nr. 12,179.

[5]) Mittheilung der Hamb. B.-H. vom 3. April 1851. Nr. 12,069.

gehaltes seines Schiffes verfallen, und muß diese Strafe mit den andern Abgaben vor der Expedition des Schiffes erlegt werden.

§ 3. Es müssen dem Haytischen Consul oder Consular-Agenten am Expeditionsplatze zwei Copien des Manifestes zurückgelassen werden, welche der Capitain zu attestiren hat.

§ 4. Sollte das im § 2 erwähnte Attest durch irgend ein Hinderniß nicht zu erlangen sein, so muß solches durch amtliche Bescheinigung bestätigt werden, und hat der Capitain diese Bescheinigung, welche mit einem Siegel versehen sein muß, gleichzeitig mit den andern Schiffspapieren, sofort beim Einclariren zu überliefern.

d. Mexico [6]). Das neue Zollgesetz vom 21. Januar 1856 Art. 21 verordnet: (§ 61.)

§ 2. Der Capitain des Schiffes, womit die Waaren verladen wurden, ist verpflichtet, ein General-Manifest vorzuzeigen nach einem genau vorgeschriebenen Formulare. Die Person oder Personen, welche Waaren absenden, müssen eine Factura anfertigen, gleichfalls nach einem genau vorgeschriebenen Formulare.

§ 3. Sowohl von dem General-Manifest, als auch von jeder Factura müssen die betreffenden Absender dem Mexicanischen Consul oder Vice-Consul, welcher in dem Hafen, wo das Schiff seine Ladung einnimmt, residirt, eine Copie einreichen, und in dem Falle, daß daselbst kein solcher etablirt ist, müssen sie solche nach dem nächstgelegenen Hafen oder Ort schicken, wo ein solcher etablirt ist. In jedem der beiden Fälle müssen sie die Bescheinigung des Consuls darüber einholen, da dieselbe unbedingt der Zollbehörde des ersten Hafens, wo gelöscht wird, vorgezeigt werden muß.

---

[6]) Hamburger B.-H. vom 8. April 1856, Nr. 13,640.

e. Neu-Granada[7]. Aus Bogota ist der Auszug aus einem Decret, datirt den 1. August 1856, mitgetheilt, folgenden Inhalts:

§ 23. Jeder Capitain oder Supercargo eines Schiffes, welches in einem fremden Hafen für einen Hafen der Republik ladet, muß bei dem Consul der Republik ein Manifest in Duplo vorzeigen, worin die Classe, der Name, Tonnengehalt und die Flagge des Schiffes, der Name des Verladers, der Bestimmungshafen, die Marke, Nummer und Beschreibung eines jeden Collos, die Anzahl derselben und der Name des oder der Empfänger, an welche die Ladung adressirt ist, angegeben sein muß.

§ 47. Medicinische Waaren, deren bestimmte Zölle ad valorem gegeben, so wie auch alle solche Waaren, welche nicht im Tarife eingeschlossen sind, müssen von einer Factura begleitet sein, worin der Inhalt eines jeden Collo mit Bezeichnung der Classe, Nummer, Gewicht oder Maaß und Werth eines jeden Artikels angegeben ist; und muß diese Factura von dem, der sie verschickt, beschworen und von dem am Platze wohnhaften Consul beglaubigt sein.

f. Venezuela[8]. Laut Congreß-Beschlusses vom 5. November 1856 sind für die Republik Venezuela folgende Bestimmungen der neuen Zoll-Verordnungen in Kraft getreten:

Art. 2. Von Schiffen, die von einem ausländischen Hafen und mit Ladung kommen, werden den Capitainen außer dem Schiffspatent abgefordert:

1) Das Manifest der Ladung, und muß in diesem verzeichnet sein: Die Classe und der Name des Schiffes, Nation, der es angehört, Tonnenzahl, die es mißt, Name des Capitains, Name des Hafens oder Orts seiner Herkunft, die Anzahl der Colli, aus welcher die Ladung besteht, mit genauer Bezeichnung,

---

[7]) Hamburger B.-H. vom 25. October 1856. Nr. 13,812.

[8]) Hamburger B.-H. vom 6. Februar 1857. Nr. 13,901.

ob es Kisten, Ballen, Fässer, Anker, Koffer u. s. w. sind, so wie deren Marken und Nummern, Bestimmungsort der Effecten und Namen der Empfänger mit den gezeichneten Connossementen gleichlautend.

Ferner muß jenem Manifeste in Reihefolge beigefügt werden: Verzeichniß der den Schiffsproviant bildenden Lebensmittel, so wie der sonstigen Utensilien, welche als Reserve für Segel, Tauwerk und sonstigen Gebrauch des Schiffes dienen.

2) Ein geschlossenes und versiegeltes Packet, worin die Originalfacturen der an Bord befindlichen Waaren verzeichnet sind. Diese müssen durch den Consul der Republik visirt sein, oder in Ermangelung eines solchen, durch denjenigen einer befreundeten oder neutralen Nation, oder wo auch solcher fehlt, durch die höchste Civilbehörde des Orts, wo die Verschiffung beschafft ist. In diesem Falle muß die Ermangelung eines Venezuelanischen Consuls, so wie die eines Consuls befreundeter oder neutraler Nationen attestirt werden.

Zu diesem Zwecke müssen dem betreffenden Consul oder Beamten zwei Exemplare der Facturen eingereicht werden, und müssen diese enthalten: Die Summen oder die Waaren, ihre Classe, Anzahl, Gewicht, Maaß und Preis.

Der Consul behändigt hiervon ein Exemplar dem Ablader versiegelt, und schickt das andere an die Zollbehörde des Bestimmungsorts der Waaren.

Art. 3. Das Fehlen des Manifestes in dieser Form wird mit 200 Pesos bestraft, und wird auf Kosten des Capitains von der Zollbehörde zur Entlöschung der Ladung und Aufmachung des Manifestes geschritten. Für das Fehlen des versiegelten Packets verfällt der Capitain in eine Strafe von 1000 Pesos.

Art. 5. Die Reserve-Schiffsutensilien sind als „Deposito“ an Bord zu betrachten, und darf der Capitain ohne Wissen der Zollbehörde während seiner Anwesenheit im Hafen keinen

andern Gebrauch davon machen, bei Vermeidung einer Strafe von 500 Pesos.

g. Uruguay [9]). Die Consular-Verordnung vom 20. November 1846 bestimmt:

Capitel IV.

Art. 4. Die Capitaine der fremden und einheimischen Schiffe, welche aus einem Hafen einlaufen, woselbst sich Consuln der Republik befinden, haben die Verpflichtung, von denselben außer den sonstigen Schiffspapieren, auch das Manifest der Ladung und des Ballastes legalisiren zu lassen.

Art. 13. Es werden zwei Abschriften der Facturen der Ladung, ein Exemplar von jedem Connossemente und zwei Manifeste verlangt. Das Duplum wird dem Capitain vom Consul versiegelt an die Zollbehörde des Bestimmungshafens mitgegeben.

Art. 14. Die beiden Facturen müssen die Ladung mit Eintheilung ihrer gesonderten Abtheilungen, Arten, Bestimmungen und übrigen Notizen angeben, vom Eigenthümer, Ablader oder Supercargo der Ladung unterzeichnet, und vom Consul beglaubigt sein.

Art. 15. Die Connossemente müssen bündig und mit Buchstaben, ohne Abkürzungen, die Benennung, Quantität und Qualität der Waaren, die Größe, Marke und Nummer der Colli's, das Gewicht, Maaß, Ursprung und Werth, die Namen des Abladers und Empfängers, nebst Bezeichnung der Fracht enthalten, und vom Consul visirt sein.

Art. 16. Die beiden Manifeste müssen gleichlautend und mit den Connossementen übereinstimmend, in Cursivschrift, ohne Abkürzungen und Zwischenräume irgend einer Art, in fortlaufender Reihe abgefaßt sein, und sind von dem Dispacheur des Schiffes und dem Capitaine zu unterschreiben.

---

[9]) Hamburger B.-H. vom 8. April 1847. Nr. 10,821.

Art. 18. Werden die Manifeste in fremder Sprache präsentirt, so hat der Consul selbige mit einer correspondirenden Uebersetzung zu begleiten, für deren Genauigkeit er zu sorgen hat.

Art. 20. Wenn das Schiff im Ballast ausläuft, sind die Formalitäten der Manifeste dieselben und muß die Quantität und Qualität des Ballastes erklärt werden.

Art. 26. Jeder Capitain eines einheimischen oder fremden Schiffes hat, nach seinem Glaubensbekenntnisse einen Eid abzulegen, daß ihm nicht bekannt, daß an Bord seines Schiffes irgend etwas sich befinde, welches nicht im Manifeste angegeben wäre.

Art. 30. Das Fehlen irgend eines Papiers führt allein schon den Verdacht des Betruges mit sich und veranlaßt die Ausladung und Untersuchung des Schiffes. Weist der Capitain nicht zu gehöriger Zeit seine Papiere vor, so verfällt er in eine Strafe von 200 Piastern; fehlt irgend etwas, in Strafe von 500 Piastern.

h. Argentinische Conföderation. Von Seiten der Provinz Buenos Ayres[10]) ist in ihrem neuen Hafen-Reglement vom 23. September 1853 bekannt gemacht, daß die Capitaine der ankommenden Schiffe dem vom Wachschiffe an Bord kommenden Beamten ihre, vom Consul dieses Staates (wenn ein solcher am Abgangsorte existirte) visirten Manifeste, mit Angabe des Schiffsproviants übergeben müssen, und alsdann erst landen dürfen. Die Manifeste können übrigens noch bis 48 Stunden nach Abgabe am Lande rectificirt werden. Schiffe, welche jene Formalität nicht erfüllt haben, werden laut Anzeige des dortigen Ministerii vom 27. September ej. a. in keinem Hafen der Provinz zugelassen werden.

Ein Decret des Vice-Präsidenten der Conföderation vom 5. Mai 1855[11]) verordnet, daß in allen Häfen der Conföderation

---

[10]) Hamburger B.-H. vom 18. November 1853. Nr. 12,893.

[11]) Hamburger B.-H. vom 14. Januar 1856. Nr. 13,567.

Manifeste, welche vom Consul des Abgangshafens beglaubigt sind, producirt werden müssen; jedoch beschränkt der mitgetheilte Wortlaut des Decrets dies nur auf Schiffe, welche aus Nachbarstaaten in die Häfen der Conföderation abgesandt worden sind. Wegen der Differenz, in welcher sich Buenos Ayres zur Zeit mit der übrigen Conföderation befindet, bezielt jenes Decret vorzüglich diejenigen Schiffe, welche von dort oder auch von Montevideo in die Binnenhäfen der Republik einlaufen.

Das Manifest muß enthalten die Specification der Marken und Nummern, so wie der Gattung der Waaren, und deren Gewicht, nebst dem Namen des Empfängers, und soll sowohl vom Verlader, als von dem Capitain unterschrieben, und mit der Unterschrift und dem Siegel des Consulats versehen sein.

Das Manifest wird in duplo ausgefertigt und hat der Capitain das Duplum, vom Consul versiegelt, an die Douane-Behörde des Bestimmungshafens zu übergeben.

Ist die Ladung nach mehreren Plätzen der Küste bestimmt, so müssen so viele Manifeste ausgefertigt werden, als Plätze sind.

Diejenigen Schiffe, welche in die Argentinischen Häfen einlaufen und löschen wollen, ohne mit jenen Formalitäten versehen zu sein, bezahlen laut officieller Bekanntmachung des Finanz-Departements zu Parana vom 17. September 1855 [12]), das erste Mal eine Strafe von 50 Pesos, das zweite Mal 200 Pesos, und beim dritten Male werden sie zurückgewiesen. (Vgl. § 60 c.)

i. Sandwich-Inseln [13]). Die Capitaine sämmtlicher in den legalen Einlaufshäfen ankommenden Handelsschiffe haben dem Zolleinnehmer binnen 48 Stunden eine Anzeige über den Zweck der Ankunft, so wie eine Liste der Passagiere und ein

---

[12]) Hamburger Börsen-Halle cit.

[13]) Hamburger B.-H. vom 4. December 1850. Nr. 11,966. (Auszug aus der Newyorker Shipping- & Commercial-List vom 9. November.)

eidlich zu bekräftigendes Manifest der Ladung mit genauer Angabe der Colli und deren Marken und Nummern, Inhalt oder Quantität und der Namen der Importeurs oder Consignataire zuzustellen, und verfällt derjenige Capitain, welcher dieser Verfügung zuwider handelt, in eine Strafe, welche bis zu 1000 Doll. erhöht werden kann.

Alle bei dem Zollamte einzureichenden Manifeste oder sonstigen Documente müssen entweder in der Hawaischen oder Englischen Sprache abgefaßt sein.

Jeder Capitain ist verpflichtet, vor der Clarirung dem Zoll-Einnehmer ein mit dem Siegel seines Consuls versehenes Certificat beizubringen, wodurch bescheinigt wird, daß allen rechtmäßigen Ansprüchen an das Schiff Genüge geschehen ist, und in dieser Hinsicht dem Absegeln des Schiffes nichts entgegensteht.

Abgehende Schiffe müssen, bevor sie clarirt werden können, dem Zolleinnehmer ein Manifest ihrer ausgehenden Ladung zustellen. (§ 61.)

In Rostock werden Manifeste, sog. Einlagen, sowohl bei Großherzoglicher Accise, als der städtischen Accise-Zulage gefordert. (§ 66.)

4) Ursprungs-Certificat [1]).

§ 101.

Nach den handelspolitischen Grundsätzen mancher Staaten ist der Ursprung der Waaren, welche eingeführt werden sollen, sei es hinsichtlich der Erlaubniß zur Importirung derselben, sei es wegen der Verzollung von Bedeutung. In solchen Fällen wird vom Schiffer eine Bescheinigung des Ursprungs seiner Ladung gefordert, welche man mit dem Namen Ladungscertificat be-

---

[1]) Pöhls, Seerecht, S. 188.

zeichnet hat. Dasselbe muß von der Obrigkeit des Ladungsortes ausgefertigt und darin attestirt sein, welchem Staate die Eigenthümer der Ladung angehören. Es geschieht solches auf Grund eidlicher Deposition von Seiten des Capitains oder des Eigenthümers selbst, und muß, daß die Eidesleistung geschehen sei, im Document bemerkt sein.

Für Rostocker Bürger-Gut war ein derartiges Certificat für den Sundzoll von Werth, da dieser für Rostocker Waizen, Roggen und Gerste, in Rostocker Schiffen verladen, nur den vierten Theil des Zollsatzes betrug [2]). (§ 42.)

In Kriegszeiten ist das Ladungscertificat von besonderem Werthe, wenn es die wo möglich von den Consuln der Krieg führenden Mächte beglaubigte Bescheinigung der Obrigkeit enthält, daß das Schiff keine Kriegscontrebande führe, und daß die Ladung neutrales Gut sei. Wenn ersichtlich ist, daß sich das Certificat auf gesammte Ladungsgegenstände bezieht, so wird die Durchsuchung des Schiffes vermieden [3]). Wenn es erst zum festen völkerrechtlichen Grundsatze geworden sein wird, daß die neutrale Flagge feindliches Eigenthum deckt, und daß neutrale Waare unter feindlicher Flagge nicht nehmbar ist, wird das Ursprungs-Certificat für Ladungen unter neutraler Flagge sich nur auf Kriegscontrebande zu beziehen brauchen, für Ladungen unter feindlicher Flagge jedoch neue Wichtigkeit erlangen. (§ 50.)

Außer den genannten Ladungspapieren führen Schiffe auch noch andere, wie z. B. die Facturen über die Ladung, Verkaufsrechnungen der Ausladung u. dgl. Diese sind jedoch der Regel nach unwesentlich [4]). Neu-Granada fordert jedoch, daß die Ladung von einer Factura begleitet sei. (§ 100, e.)

---

[2]) Soetbeer, Schiffahrtsgesetze ꝛc. S. 7.

[3]) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 123 und 155.

[4]) Pöhls, l. c.

II. Die Beförderung gefährlicher Güter.

§ 102.

Ueberall ist es Pflicht des Absenders gefährlicher Güter, daß er den Schiffer oder Eigenthümer des Schiffes von der Gefährlichkeit auf irgend eine Weise rechtzeitig in Kenntniß setze; widrigenfalls wird eine durch das Gut veranlaßte Beschädigung oder jedes sonstige Unglück ihm als Schuld angerechnet, und nach Maaßgabe des Schadens bestraft werden. Wegen dieser Verpflichtung des Absenders wird man auch den Schiffer oder Schiffseigenthümer berechtigt halten, verdächtige Ladungsstücke zurückzuweisen oder die Oeffnung zu fordern, und wird ihm hiebei polizeiliche Hülfe nicht versagt werden. Zu solchen gefährlichen Gütern gehört Scheidewasser, Vitriolöl, Schießpulver, Phosphor u. dgl. Das Englische Recht, welches diese Grundsätze ausdrücklich ausspricht, fordert sogar vom Absender, daß er die Gefährlichkeit schriftlich anzeige [1]).

Güter von unbekannten Personen dürfen überhaupt gar nicht geladen werden [2]).

Hat der Schiffer mit seinem Willen und Wissen gefährliche Güter geladen, z. B. ungelöschten Kalk, so darf er sich nicht ohne Erlaubniß bei andern Schiffen hinlegen, und hat er Pulver geladen, so muß er damit auf der Rhede oder dem Strome bleiben [3]).

Im Rostocker und Warnemünder Hafen [4]) ist jeder Schiffsführer, welcher Schießpulver oder Schießbaumwolle als Ladung oder sonst am Bord hat, bei 5—50 Thlr.

---

[1]) Kauffahrtei-Schiffahrts-Acte vom 10. August 1854. § 329. Vergl. auch Imhorst, Handlexicon rc., S. 215.

[2]) v. Kaltenborn, § 63, 3.

[3]) Jacobsen, Seerecht, S. 150.

[4]) Hafenordnung vom 11. März 1853, § 8. (Off. Beilage 1853, Nr. 10, Raabe, Gesetzsammlung Bd. V. S. 826.)

verpflichtet, hievon und von der Größe des Vorraths, wenn das Schiff einläuft, binnen drei Stunden nach Festlegung des Schiffs, wenn es bei Nacht einkommt binnen drei Stunden nach Tagesanbruch, zu Warnemünde auf der Vogtei, in Rostock beim Hafenmeister Anzeige zu machen, und sich den etwa nöthig erachteten Sicherheitsmaaßregeln zu fügen.

Ein solches Schiff muß so lange bis die Löschung vollständig beschafft ist (§ 103), die schwarze Flagge vom Mast wehen lassen.

III. Laden und Löschen.

§ 103.

Es ist allgemeine Regel, daß die Plätze, wo geladen und gelöscht werden kann, in jedem Hafen von der Behörde angewiesen werden und daß das Laden und Löschen an andern Stellen als den angewiesenen verboten ist.

Die Rostocker Hafenordnung[1]) enthält folgende Bestimmungen[2]):

I. Die gewöhnlichen Lösch- und Ladeplätze befinden sich am Bollwerk und an den Brücken vom Schnickmanns- bis zum Mönchenthore.

Ausnahmsweise muß alles Schießpulver (oder Schießbaumwolle) auf dem neuen Lande vor dem Theerhause gelöscht (oder geladen) werden.

Ferner dürfen — nach jedesmal eingeholter Genehmigung der Accisebehörde und bei gemischten Ladungen nach beschaffter Ladung oder Löschung des übrigen Guts an den gewöhnlichen Plätzen —

---

[1]) Rostocker Hafenordnung vom 11. März 1853. (Off. Beilage 1853, Nr. 10. Raabe, Gesetzsammlung, Bd. V. S. 334.)

[2]) l. c. § 37 und 38.

1) Kalk, Theer, Pech und Knochen ebenfalls auf dem neuen Lande vor dem Theerhause;

2) Holz und Steine zum sofortigen Lagern, nicht minder Kalk aus einem sonst mit Holz beladenen Schiffe, so wie auch Seekisten, Cojensäcke und Passagiergut, jedoch nur außerhalb Pfingstmarktszeit, auf dem oberen neuen Lande resp. gelöscht und geladen werden.

Der Ballast ist an den gewöhnlichen Ballaststellen oder sonst nach Anweisung des Hafenmeisters einzunehmen oder zu löschen, letzteres jedoch erst nach beschaffter Entlöschung etwaiger accisebarer Waaren.

II. Bleibt die weitere Bestimmung der Anlege-, Lösch- und Ladeplätze zwar im Allgemeinen dem pflichtmäßigen Ermessen des Hafenmeisters überlassen, so sollen doch

1) alle mit Ladung ankommenden Schiffe sofort an das Bollwerk oder die Brücken, nicht aber vorher an einen Pfahl gelegt werden, wenn nicht die Accisebehörde das letztere des seichten Wassers wegen ausnahmsweise gestattet. Im Uebrigen sind

2) nach den jedesmaligen Umständen, der Nähe des Speichers u. s. w. thunlichst die gelegensten Stellen anzuweisen.

3) Insbesondere sind regelmäßig die Kalkschiffe vor das Wokrenterthor, Finnische und mit schweren durch die Taue und Takeln nicht zu bezwingenden Waaren beladene Schiffe bei dem Krahn, Heringsschiffe an die Lagerbrücke, und die kleinen Victualienschiffe zwischen das Koßfelder- und Mönchenthor zu legen.

4) Die kleineren Schiffe dahin, wohin die tiefer gehenden nicht fließen können.

5) Entlöschte Schiffe, die nicht sofort wieder Ladung einnehmen wollen, dürfen bei dem Bollwerk und den Brücken nicht eigenmächtig vertauet, sondern müssen nach Anweisung des Hafenmeisters an die Pfähle in der Warnow gelegt werden, um andern Schiffen Platz zu machen.

6) In Bezug auf die Ladeplätze haben die ladefertigen Schiffe vor den nicht fertigen den Vorzug und müssen diese ihnen binnen 2 Stunden Platz machen, jene aber binnen 24 Stunden bei Verlust ihres Vorzuges, mit dem Laden den Anfang machen.

7) Hat ein Schiff seine Cojenlast ein, so muß es auf Verlangen des Hafenmeisters sofort vom Bollwerke oder von der Brücke ablegen.

8) Sobald ein Schiff am Lösch- oder Ladeplatz liegt, muß es seine Böte an den Pfahl legen.

III. Das Einnehmen und Löschen des Ballastes geschieht in folgender Weise:

A. In Rostock [3]).

1) Will ein Schiffer vor der Stadt Ballast einnehmen, so muß er sich an den Hafenmeister wenden. Dieser giebt ihm einen nach fortlaufender Zahl numerirten Zettel, worauf die Größe des Schiffes nach Rostocker Roggenlasten (§ 72) vom Hafenmeister nach voraufgegangener Erkundigung seinem Eide gemäß bemerkt ist. Mit diesem Zettel begiebt sich der Schiffer nach dem Aerario und entrichtet das Ballastgeld, welches nach der Trächtigkeit des Schiffes berechnet wird (Anlage D.). Der Zettel wird darauf quittirt, und vom Schiffer wieder an den Hafenmeister abgeliefert.

2) Nach Folge-Ordnung der Nummer des Zettels weiset demnächst der Hafenmeister den Platz an, wohin das Schiff zum Einnehmen des Ballastes zu legen ist. Ist das Schiff dazu nicht sofort, sobald die Reihe an dasselbe gekommen ist, fertig und bereit, so verliert es den Vorzug.

3) Der Hafenmeister beordert sodann die Arbeiter, um den Ballast ins Schiff zu bringen, nachdem er sich den Arbeitslohn

---

[3]) H.-O. cit. § 19, insbesondere Verordnung vom 28. März 1804. (Blanck, S. 201.)

für die Arbeiter vom Schiffer vorher hat einhändigen lassen (Anlage D.). Die Arbeiter erhalten darauf ihren Lohn lediglich vom Hafenmeister, und müssen das Schiff so tief verballasten, als der Schiffer es verlangt.

Dem Schiffer steht es frei, den Ballast allein durch seine Leute einzubringen, dann zahlt er keinen Arbeitslohn; läßt er seine Leute den requirirten Arbeitern hülfreiche Hand leisten, so ist er vom Arbeitslohne doch nicht befreit.

4) Dem Schiffer, der Ballast auswerfen will, wird nach Vorzeigung des von der Accise erhaltenen Löschzettels die Stelle, wohin er sein Schiff legen soll, vom Hafenmeister angewiesen, wobei die frühere Meldung, wie sub 2, den Vorzug giebt. Die Auswerfung muß der Schiffer durch seine Leute sofort beschaffen lassen und sie binnen 2 Werktagen beendigt haben; binnen gleicher Frist muß er auch den ausgeworfenen Ballast nach dem vom Hafenmeister anzuweisenden Lager transportiren lassen, falls er nicht vorzieht, letzteres durch den Hafenmeister gegen die sogleich beim Anlegen zu zahlende Gebühr (Anlage D.) besorgen zu lassen. Will er den Ballast durch seine Leute zum Lager bringen, und wird innerhalb der gesetzlichen Frist nicht vollständig damit fertig, so muß der volle Arbeitslohn bezahlt werden, und ist der Schiffer dafür mit seinem Schiffe verhaftet.

5) Sobald der Ballast zu Lager gebracht ist, wird er Eigenthum der Stadt; bis dahin hat der Schiffer die Freiheit, denselben in den ersten 24 Stunden einem hiesigen Einwohner ganz oder theilweise zu überlassen.

Feld- und Klippsteine werden nicht als Ballast betrachtet, und nur dann Eigenthum der Stadt, wenn sie nicht binnen 14 Tagen nach der Entlöschung auf einen Lagerplatz, oder in die Stadt gebracht sind.

Es ist auch jedem Schiffer erlaubt, dem andern seinen Ballast dergestalt zu überlassen, daß er nicht ans Land, sondern sogleich aus einem Schiffe ins andere geworfen wird. Der

Schiffer, welcher den Ballast einnehmen will, muß jedoch, ebenso wie sub I, das Ballastgeld bezahlen, und die Erlaubniß zum Ballastübernehmen vom Hafenmeister einholen. Die Arbeit kann aber durch die Schiffsleute geschehen; werden Strandarbeiter hinzugezogen, so ist das Arbeitslohn mit ihnen besonders zu behandeln.

6) Sollte zu Zeiten der Ballast am Strande so aufgeräumt werden, daß keiner mehr vorräthig ist, so müssen die Schiffer selbigen entweder in Warnemünde einnehmen, oder sich sonst auf ihre Kosten anschaffen; im letzten Falle wird kein Ballastgeld an die Stadt bezahlt.

B. In Warnemünde und auf dortiger Rhede[4]).

1) Liegt das Schiff, welches dort Ballast einnehmen will, daselbst oder auf der Rhede, so meldet sich der Schiffer beim Vogt; liegt es in Rostock, beim Hafenmeister. Es ist sodann das Ballastgeld an das Aerar zu zahlen in derselben Weise, wie A. 1, nur daß im erstern Falle der Vogt den Zettel ausstellt, nachdem er die Größe des Schiffes, wenn ihm solche nicht bekannt ist, durch den Lootsencommandeur hat taxiren lassen.

2) Nach Zurücklieferung des quittirten Aerarienscheins wird durch den Hegediener eine gehörige Anzahl von Warnemünder Einwohnern der Reihe nach in den Quartieren zum Einbringen des Ballastes angesagt. Der Schiffer darf sich hiezu seiner oder fremder Leute nicht bedienen. Der Arbeitslohn wird an den Vogt bezahlt und von diesem unter die Arbeiter vertheilt.

3) Der Ballast kann nur an den vom Gewett bestimmten und vom Vogt nach Gewettsverordnung angewiesenen Plätzen weggenommen werden.

4) Der Schiffer, welcher Ballast löschen will, muß sich an den Vogt wenden, der ihm nach Berichtigung des Ballastgeldes auf dem Aerario, wie sub. 1, die Erlaubniß dazu ertheilt.

---

[4]) H.-O. cit. § 19, insbesondere Verordnung vom 2. Januar 1806. (Blanck, S. 206.)

5) Der Ballast kann nur an der dazu bestimmten Ballastbrücke ausgeworfen werden, und wird, so wie er auf die Brücke geworfen wird, Eigenthum der Stadt. Binnen 48 Stunden muß er von der Brücke ab nach der Ballaststelle gebracht werden, und geschieht dies durch die Warnemünder nach Bezahlung des Arbeitslohns Seitens des Schiffers. Durch die Schiffsleute darf dieser Transport nicht beschafft werden.

6) Wenn ein Schiff zu Warnemünde seinen Ballast auswirft, um daselbst, weil es nicht bis zur Stadt hinauffließen kann (§ 92, V.), kalfatert zu werden, und ihn ungesäumt wieder einnimmt, so muß der Ballast auf Kosten des Schiffers so hingeworfen und von den Warnemündern transportirt werden, daß er unter keinen Umständen hinderlich und nachtheilig ist.

7) Das Uebernehmen des Ballastes wird vom Vogt nach geschehener Berichtigung des Ballastgeldes von Seiten beider Schiffer gestattet, und kann durch die Schiffsleute geschehen. Der Lootsencommandeur weiset den Platz dazu an, und ist alle Vorsicht anzuwenden, damit kein Ballast ins Fahrwasser oder auf der Rhede in die See ausgeschüttet werde.

8) Die Reiheordnung des Ballastens, es sei das Schiff vor der Stadt gewesen oder nicht, richtet sich nach der Zeit der Production des quittirten Aerarienscheins beim Vogt; derselbe darf ihn jedoch nicht eher annehmen, bis das Schiff in Warnemünde liegt.

9) Die Warnemünder sind beim Ballasten der Aufsicht des Vogts unterworfen, und hat der Vogt selbst oder durch den Hegediener darauf zu sehen, daß kein Ballast ins Wasser geschüttet wird, auch darauf zu achten, daß keine Steine als Ballast zugebracht werden, was nur nach voraufgegangener Dispensation des Gewetts erlaubt ist, namentlich dann, wenn zur Completirung der Ladung noch Steine erforderlich sind[5]).

[5]) Verordnung vom 17. Juli 1833 und vom 26. Januar 1841. (Verordnungsbuch des Gewetts, S. 53 und 136.)

10) Die Größe des Ballastgeldes, des Arbeitslohnes und der Gebühr für den Hegediener enthält die Anlage D, sub XXI und XXII.

IV. Passagiere.

1) Im Allgemeinen[1]).

§ 104.

I. Die Aufnahme von Passagieren. Es ist in allen Staaten polizeiliche Vorschrift, daß nur solche Personen als Passagiere auf dem Schiffe aufgenommen werden dürfen, welche sich durch Pässe gehörig legitimiren können; namentlich darf der Schiffer keine verdächtigen Personen, Deserteure, Militairpflichtige, entflohene Verbrecher u. dgl. mitnehmen. Das Preußische Recht § 1765 bestimmt ausdrücklich, daß, wenn während der Reise entdeckt wird, daß ein Reisender vor der Einschiffung sich eines wirklichen Hochverrathes oder Aufruhrs schuldig gemacht hat, er zu verhaften und an die nächste Preußische Behörde auszuliefern ist[2]). Eine schwere Pflicht für den Capitain!

Die Pässe aller zu Warnemünde ankommenden oder abgehenden Passagiere sollen auf der Vogtei vorgezeigt werden, um dem Befinden nach mit dem Visum versehen zu werden[3]).

Legalisirung der Pässe durch die resp. Consuln der Abgangshäfen, falls sich solche daselbst befinden, ist erforderlich für Reisende nach Montevideo[4]) und Buenos Ayres[5]). (§ 107, III.)

Eine gesetzliche Verpflichtung, die in der Fremde befindlichen

---

[1]) v. Kaltenborn, § 84. Pöhls, S. 367 f.

[2]) v. Kaltenborn, l. c. Not. 14. Tecklenborg, Handlexicon, S. 310 f.

[3]) Rostocker Hafenordnung vom 11. März 1853, § 28. (Off. Beilage 1853, Nr. 10. Raabe S. 831.)

[4]) Hamburger B.-H. vom 30. Dec. 1852. Nr. 12,616.

[5]) Hamburger B.-H. vom 18. Nov. 1853. Nr. 12,893.

(seefahrenden und auch wohl anderweitigen) Landsleute nach Hause zurückzunehmen, besteht nur in England und Frankreich. Dieselbe erstreckt sich auch auf alle Personen, welche den Capitainen von der Regierung oder den Consuln zum Transport in die Heimath übergeben werden. Die letzte Pflicht liegt überhaupt auch den Schiffern, welche in die Heimath zurückkehren, fast allgemein ob, jedoch allemal gegen eine mäßige Bezahlung. Auch ist die Anzahl der Passagiere eine beschränkte[6]). Die Bremer Musterrolle, welche von zurückgelassenen Seeleuten spricht, setzt die Anzahl auf 1/8 der Schiffsmannschaft des befördernden Schiffes, die Vergütung aber auf 12 Grote täglich pr. Mann fest. Nach der Rostocker Musterrolle (§ 25) ist der Schiffer nicht mehr als je 1 Mann auf 40 Commerzlasten seiner Tragfähigkeit zurückzubefördern verpflichtet, jedoch für eine Vergütung von nicht mehr als 12 ßl. Cour. pr. Tag. Nach der Hamburger Musterrolle beträgt die Vergütung gleichfalls nicht mehr als 12 ßl. Cour. Die Anzahl der zu befördernden Seeleute ist hier nicht bestimmt[7]).

II. Das Verhalten der Passagiere auf dem Schiff. Die Passagiere sind verpflichtet, den Befehlen des Capitains Folge zu leisten, insoweit solche die Erhaltung der guten Ordnung am Bord, namentlich die Sicherheit des Schiffspersonals, des Schiffes und der Ladung bezwecken. Sie können jedoch vom Capitain eine anständige Behandlung fordern. Zwangsmittel der Zucht, wie gegen das Schiffsvolk, darf der Capitain gegen Passagiere nicht anwenden, doch steht ihm, wenn es die Sicherheit des Schiffes und des Personals erfordert, Arretirung des Verbrechers zu, den er dann, sobald es angeht, der Obrigkeit ausantworten soll[8]).

---

6) v. Kaltenborn, § 64, 21. Jacobsen, S. 175.

7) Tecklenborg, l. c. v. Soden und Tobiesen, „Nauta“, S. 188.

8) v. Kaltenborn, S. 234. Imhorst, Handlexicon, S. 219.

In England[9]) sind die Passagiere derselben Schiffsdisciplin und denselben Strafen unterworfen wie die Mannschaft. (§ 143.)

Das Verhalten der Passagiere in Strandungsfällen siehe § 85.

III. Beköstigung der Passagiere. Ob der Passagier sich selbst beköstigen muß, oder dem Schiffer solches obliegt, hängt von dem contractlichen Uebereinkommen ab. Allemal muß der Schiffer jedoch demjenigen Passagier, welcher keine Kost mit sich führt, solche verabreichen, und sind umgekehrt auch Passagiere im Falle der Noth verpflichtet, von ihrem Vorrathe herzugeben. Beides gegen sofortige oder demnächstige Bezahlung[10]).

IV. In Krankheitsfällen der Passagiere ist es Pflicht des Capitains zur Wiederherstellung der Gesundheit nach Möglichkeit beizutragen. Der Krankheit halber in einen Hafen einzulaufen, ist er jedoch nicht verpflichtet. Die mit einer ansteckenden Krankheit behafteten oder befallenen Passagiere muß der Capitain am nächsten bewohnten Orte, wo ihnen Hülfe geleistet werden kann, aussetzen[11]).

V. Bei Geburts- und Sterbefällen auch Testirungen der Passagiere gelten dieselben Vorschriften, wie beim Schiffsvolk. (§ 119 und 120.)

2) Auswanderer.

§ 105.

Diejenigen Staaten, in deren Hafenplätzen die Beförderung von Auswanderern nach anderen Welttheilen sich als ein besonderer Geschäftszweig ausgebildet hat, haben diesen Transport im Interesse und zum Schutze der Auswanderer einer beson-

---

9) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte vom 10. August 1854, § 245.

10) v. Kaltenborn, Bd. I. S. 230.

11) l. c. Bd. I. S. 235.

deren polizeilichen Aufsicht unterstellt, und darauf bezügliche specielle Verordnungen erlassen. Diese erstrecken sich:

I. Bei einer directen Verschiffung[1]) nach anderen Welttheilen,

a. auf die Zahl der Passagiere nach Verhältniß der Größe des Schiffes. In England kommen 3 Passagiere, mit Einschluß der Schiffsleute, auf je 5 Tonnen. Nach der Hamburgischen Verordnung vom Jahre 1852 und Bremischen Verordnung vom 14. Juni 1854 gilt als Regel, daß ein Raum von 12 Quadratfuß Oberfläche des Passagierdecks für jeden Zwischendeckspassagier vorhanden sein muß, falls nicht die im Bestimmungshafen bestehenden Gesetze diese Zahl noch mehr beschränken; die Bremische Verordnung vom 27. April 1857 [2]) fügt hinzu, daß rücksichtlich des Schiffsraums zwei Kinder für einen Passagier zu rechnen sind;

b. auf die Menge und die Qualität der Proviantirung und des Trinkwassers. Diese wird nach der muthmaßlichen Dauer der Reise bestimmt, ohne Rücksicht darauf, ob den Passagieren oder dem Capitain die Proviantirung contractlich obliegt.

Als wahrscheinlich längste Dauer der Reise für Segelschiffe wird angesehen:

α. nach der Ostküste von Nord- und Mittel-Amerika, West-Indien und Brasilien bis zum Cap St. Roque einschließlich von Hamburg oder Bremen 13 Wochen, von England nach Nord-Amerika 10 Wochen;

β. nach der Ostküste von Süd-Amerika, von Hamburg 16 Wochen, von England 12 Wochen;

γ. nach dem Cap der guten Hoffnung von Hamburg 18 Wochen, von England 15 Wochen;

---

[1]) v. Kaltenborn, § 84, Not. 21. v. Soden und Tobisen, „Nauta" S. 495 f. Tecklenborg, Handlexicon, S. 311.

[2]) Hamb. B.-H. vom 2. Mai 1857, Nr. 13,974.

δ. nach einer Gegend über Cap der guten Hoffnung oder Cap Horn hinaus, ohne daß der Aequator zum zweiten Male passirt wird, von Hamburg 26 Wochen, von England nach St. Mauritius (Isle de France) an der Südküste von Afrika 18 Wochen;

ε. nach einer Gegend, wobei der Aequator 2 Mal passirt wird, von Hamburg 30 Wochen, von Bremen 28 Wochen, von England 24 Wochen.

Bei Beförderung pr. Dampfschiff wird die wahrscheinlich längste Dauer der Reise nach Umständen von der betreffenden Behörde besonders bestimmt.

c. die Hamburger citirte Verordnung schreibt auch die Menge an Wein, Zucker, Sago, Grütze und Medicamenten, desgleichen an Feuerung zum Kochen vor, auch an Weinessig zum Räuchern und Brennöl für 2 Laternen im Zwischendeck; verordnet ferner, daß das Schiff mit dem nöthigen Kochapparat, Speisegeschirr, einer richtigen Waage und Hamburger Gewichten, endlich auch mit Besen versehen sei; bestimmt sodann

d. daß bei verzögertem Abgange des Schiffes jedem Passagiere 12 ß. pr. Tag vom Contrahenten zu vergüten sind. Nach Englischem Rechte beträgt die Vergütung täglich einen Shilling. Endlich

e. ist nach Hamburgischem, wie nach Bremischem Rechte der Contrahent verpflichtet, bei Abgang des Schiffes eine Versicherung zu schließen, durch welche der Versicherer sich verbindlich macht, die Kosten zu ersetzen, welche aufzuwenden sind, um im Schadensfalle die Passagiere, sowohl während einer etwaigen Reparatur zu beköstigen und zu behausen, als auch um die Beförderung der Passagiere an den Bestimmungsort zu schaffen, falls das Schiff seine Reise nicht fortsetzen könnte.

Die Police muß auf eine Summe lauten, welche dem Passagiergelde aller Passagiere und noch 50 Procent darüber, gleichkommt.

Vor Abgang des Schiffes muß dem Polizeiherrn vom Expedienten der Nachweis geliefert werden, daß allen Vorschriften

Genüge geleistet ist, namentlich der gesetzliche Proviant auch wirklich am Bord und nicht schon vor Beginn der Reise verbraucht ist [3]. Uebertretungen werden mit Geld- und Gefängnißstrafen geahndet. Die Schiffsrheder haften nach Vorschrift der Bremischen Verordnung cit. selbstschuldnerisch sowohl für die Befolgung aller in Betreff der Annahme von Schiffspassagieren bestehenden gesetzlichen Vorschriften, als auch für die Erfüllung des Vertrags, sowohl den Passagieren als dem Bremischen Staate gegenüber.

II. Die Hamburgische Verordnung vom Mai 1853 [4]), wegen Beförderung von Auswanderern von Hamburg über andere Europäische Zwischenhäfen nach fremden Welttheilen erstreckt sich besonders auf folgende Punkte:

a. Diejenigen Expedienten, welche Auswanderer nach transatlantischen Plätzen über Großbritannien befördern, haben dem Polizeiherrn den Nachweis zu liefern, daß sie mit einem in dem Englischen Verschiffungshafen ansässigen, den Englischen Gesetzen gemäß zur Auswanderer-Beförderung autorisirten Expedienten in einem contractlichen Verhältnisse stehen, wodurch Letzterer sich durch ein bei dem Hamburgischen Consulate am Verschiffungsorte deponirtes Document verpflichtet hat, die Auswanderer unter den mit dem Hamburgischen Expedienten stipulirten Bedingungen zu befördern und sie während des Aufenthalts in England kostenfrei und genügend zu beherbergen und zu beköstigen. Der Englische Expedient muß die Auswanderer längstens innerhalb dreimal 24 Stunden nach ihrer Ankunft im Bestimmungshafen am Bord des zu ihrer weiteren Reise bestimmten Schiffes aufnehmen lassen; und falls sie nicht am Einschiffungshafen in England gelandet sind, sie innerhalb 12 Stunden nach beschaffter Expedition ihrer Personen und Effecten im Zollhause des Landungshafens nach dem Einschiffungshafen befördern.

---

[3]) Bremische Verordnung vom 27. April 1857 cit.

[4]) v. Soden und Tobiesen „Nauta“. S. 499 f.

b. Wird diesen Verpflichtungen in Großbritannien nicht oder nicht vollständig nachgekommen, so haben die Hamburgischen Consuln oder Vice-Consuln für Beherbergung, Beköstigung und Beförderung der Auswanderer zu sorgen, und werden die Kosten von derjenigen Caution wahrgenommen, welche von dem Hamburgischen Expedienten bei dortiger Polizei hinterlegt ist.

c. Die Scheine, welche der Unternehmer den Passagieren über die Bedingungen des Contracts einzuhändigen hat, müssen so vollständig sein, daß sie die Bestimmungen über alle vorkommenden Verhältnisse enthalten und die Passagiere daher von allen ihren Rechten und Pflichten auf das Genaueste instruiren. Diese Scheine sind in Deutscher und Englischer Sprache abzufassen, und ist eine Copie derselben bei der Polizeibehörde einzureichen.

d. Beschwerden der Auswanderer sind bei den Polizeiherren anzubringen und werden die Uebertretungen der polizeilichen Vorschriften mit Geld- und Gefängnißstrafe geahndet.

III. Der Verkauf von Billets zur Weiterbeförderung der Auswanderer von dem überseeischen Landungsplatze in's Innere des Landes ist in Hamburg[5]) durch die Verordnungen vom 26. Juni 1854 und 13. Februar 1856, in Altona durch Verordnung vom 2. Februar 1856 Allen und Jeden ohne Ausnahme verboten, sowie auch jede andere Vereinigung oder Verabredung, durch welche dortige Expedienten oder Agenten auswärtiger Häuser den Auswanderern gegenüber gegen Bezahlung gewisser Summen sich verpflichten, dieselben von dem Landungsplatze in andere Welttheile in's Innere des Landes weiter befördern zu lassen.

---

[5]) Hamburger B.-H. vom 13. Februar 1856, Nr. 13,593, und vom 21. Februar 1856, Nr. 13,600.

Drittes Kapitel.

Polizeiliche Vorschriften für Capitaine und Seeleute.

I. Prüfungen der Capitaine und Steuerleute.

§ 106.

1) Im Allgemeinen[1]). In allen Staaten ist es jetzt gesetzliche Vorschrift, daß keinem Seemanne die Führung eines Seeschiffes als Schiffer (capitain, master of a Ship) oder das Amt eines Steuermannes anvertrauet werden darf, der nicht seine Befähigung dazu dargethan hat, sei es durch Ablegung eines theoretischen und practischen Examens, oder durch den Nachweis, daß er schon eine bestimmte Anzahl von Jahren als Seemann, resp. auch als Steuermann fungirt habe. Das Hanseatische Seerecht III. 1 schreibt vor, daß er des Compasses, der See und Fahrwasser kundig sein, ein Schiff zu führen und zu steuern, zu laden und zu lossen verstehen, und das Volk anzuführen und zu regieren wissen soll.

2) In England sind Prüfungen erst in neuester Zeit durch die Schiffahrts-Acte vom 10. August 1854, § 131—140 für Capitaine und Steuerleute von Seeschiffen oder von Küsten-Passagierschiffen eingeführt. Den qualificirt befundenen Capitainen und Steuerleuten werden Tüchtigkeits- und Dienst-Atteste ausgestellt, und darf kein Schiff in See gehen, wenn nicht vom Schiffer und Steuermann ein solches Dienstzeugniß aufgewiesen werden kann. Die schon vor dem 1. Januar 1851 angestellt gewesenen Schiffer und Steuerleute erhalten das Dienstzeugniß, ohne sich noch der Prüfung unterwerfen zu müssen. (Art. 135.)

Die Befähigung der übrigen Officiere, des Hochbootsmannes oder Hauptbootsmannes, oder schlechthin Bootsmannes und des

[1]) v. Kaltenborn, § 54—56. Pöhls, S. 143.

Schiffszimmermannes ist durch gesetzliche Prüfungen und sonstige Vorschriften über die Dauer der Fahrzeit nicht bedingt, noch weniger die der übrigen Mannschaft.

3) Wer sich die Berechtigung erwerben will, auf einem Mecklenburgischen Schiffe als Steuermann zu fahren oder ein solches als Schiffer zu führen, hat sich einer Prüfung zu unterziehen [2]), welche jährlich einmal in Wustrow auf dem Fischlande von einer dazu ernannten Prüfungscommission, bestehend aus einem Beamten des Amtes Ribnitz, dem Professor der Mathematik an der Universität zu Rostock, dem ersten Lehrer an der Navigationsschule und zweien Schifferältesten abgehalten wird.

Bedingungen zur Zulassung zu dieser Prüfung sind:

1) Für den Matrosen, der die Steuermannsprüfung bestehen will:

a. schriftliche Meldung bei dem ersten Lehrer an der Navigationsschule in Wustrow;

b. vollgültige nach vorgeschriebenem Formulare verfaßte Zeugnisse über seine Aufführung, welche der Meldung angeschlossen sind;

c. ein Alter nicht unter 20 Jahren;

d. der Nachweis, daß er mindestens 5 Fahrtsjahre, jedes zu 9 Monaten gerechnet, zur See gefahren habe, und darunter 2 Jahre als vollbefahrener Matrose.

2) Für den Steuermann, welcher das Schifferexamen ablegen will, bestehen gleichfalls die sub 1, a und b angeführten Bedingungen, und muß er sodann nachweisen:

a. daß er das 24ste Lebensjahr zurückgelegt;

b. daß er wenigstens 2 Fahrtsjahre als Steuermann gefahren habe.

Die Fahrtszeit muß er durch ein vollständig geführtes Journal und durch ein Observations- und Berechnungsbuch nachweisen. Das Journal ist nach einem bestimmten Schema zu führen.

---

[2]) Verordnung vom 14. October 1848. (Reg.-Blatt 1850, Nr. 45.)

Den Examinirten, welche die Prüfung bestanden haben, wird ein Zeugniß ausgestellt, in welchem durch die Ausdrücke: „genügend", „gut", „sehr gut" der Grad ihrer dargelegten Kenntnisse bezeichnet wird. Für dies Zeugniß ist an die Navigations-Schulcasse zu entrichten:

1) für die Steuermannsprüfung 7 Thlr.

2) für die Schifferprüfung 9 Thlr. 16 ßl.

Ein Examinat, welcher nicht bestanden ist, kann erst nach Ablauf eines Jahres zur Prüfung wieder zugelassen werden.

4) Die Befähigung auf Rostocker Schiffen als Steuermann oder Schiffer zu fahren, wird auch auf die bei der Prüfungsbehörde in Rostock bestandene Prüfung ertheilt [3]).

Diese Prüfungsbehörde besteht aus einem Mitgliede des Gewetts, dem Director der dortigen Navigationsschule, dem ersten Navigationslehrer an derselben und zweien Mitgliedern des Schiffergelags. Die Anmeldungen sind schriftlich beim Gewett zu machen.

Im Uebrigen ist das Regulativ für die Rostocker Prüfungen mit dem des landesherrlichen wörtlich übereinstimmend, sowohl hinsichtlich der Bedingungen für die Zulassung zum Examen, als auch hinsichtlich der Gegenstände, über welche examinirt wird, der Prüfungsart, des Ausfalls der Prüfung und der Kosten. Es darf daher angenommen werden, daß den in Rostock geprüften Schiffern und Steuerleuten auch das Fahren auf den sonstigen Mecklenburgischen Schiffen stillschweigend concedirt worden ist, obgleich eine ausdrückliche desfallsige Regiminal-Verfügung zur Zeit nicht publicirt ist [4]). Die in Wustrow bestandenen Schiffer und Steuerleute sind vom Fahren auf Rostocker Schiffen nicht

---

[3]) Rostocksches Regulativ vom 10. Januar 1855. (Offic. Beilage 1855, 2.)

[4]) Vgl. Ldsh. Verordnung vom 14. October 1848 cit. und die Publications-Verordnung dazu vom 1. October 1850.

ausgeschlossen [5]); in Bezug auf die Capitaine jedoch vorausgesetzt, daß sie die sonstigen Bedingungen, an welche die Führung der Rostocker Flagge geknüpft ist, erfüllt haben. (§ 67, I.)

5) In Wismar besteht keine besondere Prüfungscommission, und müssen daher dortige Seeleute ihre Befähigung zum Steuermann oder Schiffer in Wustrow resp. Rostock erwerben.

II. Reisepässe, Schiffsbücher, Verklarung.

A. Reisepässe.

§ 107.

Der Schiffer muß sich vor Beginn der Reise nicht bloß mit den das Schiff und die Ladung legitimirenden Papieren versehen (§ 71—73, 98—101), sondern auch die nöthigen Reisepapiere mit sich führen. Dies sind:

1) Der Seepaß oder Seebrief. Da er für alle Staaten, in denen eine Registrirung der Schiffe nicht stattfindet, zu den Schiffspapieren gehört, welche die Nationalität der Schiffe legitimiren, so ist seiner schon oben § 71, II. Erwähnung geschehen. Hinzuzufügen ist, daß er die obrigkeitliche Erlaubniß für den Schiffer bekundet, das bezeichnete Schiff auf Seereisen führen zu dürfen, und das obrigkeitliche Ersuchen an auswärtige Behörden enthält, genannten Schiffer als solchen zu respectiren und zu schützen. Der Paß wird regelmäßig ohne Beschränkung auf eine bestimmte Zeit ausgefertigt. Eine Visirung desselben ist nicht üblich; er wird nur vorgezeigt; jedoch muß jeder Schiffer, ohne Ausnahme, diesen Paß führen.

2) Gesundheitspaß. Derselbe ist ein Attest der Obrigkeit (in Rostock des Protonotairs ex commissorio Senatus) des Abgangshafens, daß daselbst keine ansteckende Krankheit, sondern gesunde und frische Luft herrsche. Er ist überall bei denjenigen

---

[5]) Rostocksche Verordnung vom 18. April 1833, § 1. (Blanck, Gesetzsammlung S. 435 und Publications-Verordnung zum Rostockschen Regulativ cit. vom 10. Januar 1855, II.

Schiffen nothwendig, welche von Orten kommen, wo ansteckende Krankheiten zu herrschen pflegen. Man unterscheidet, ob das Schiff von einem gesunden, oder verdächtigen, oder inficirten Orte kommt [1]). (§ 121.)

In einigen Ländern wird übrigens allemal ein Gesundheitspaß von den ankommenden Schiffen begehrt; namentlich in Frankreich, Dänemark, Rußland, Türkei und auch in Schweden; hier jedoch mit Ausnahme der Schiffe und Reisenden, welche von Holsteinischen Ostseehäfen, so wie von Lübeck, Travemünde, den Mecklenburgischen und Pommerschen Häfen in Schweden ankommen, hinsichtlich welcher die unterm 23. September 1851 verfügte Beibringung von Gesundheitspässen laut Bekanntmachung des Commerz-Collegii vom 13. April 1852 bis auf Weiteres außer Kraft getreten ist [2]). Alle Schiffer, welche aus Häfen kommen, deren Gesundheitszustand zweifelhaft ist, oder welche Baumwolle Aegyptischen Ursprungs geladen haben, und sich nach den Russischen Ostseehäfen begeben, müssen sich in den Befrachtungshäfen mit Documenten, welche den befriedigenden Gesundheitszustand des betreffenden Landes bezeugen, versehen, oder in den Französischen, Englischen, Holländischen oder Norwegischen Häfen, in welchen sie landen, Quarantaine-Certificate ausstellen lassen. Alle diese Bescheinigungen müssen von den betreffenden Russischen Consuln beglaubigt sein. Von anderen Orten kommend, brauchen sie nur mit Zeugnissen versehen zu sein, die den Ort des Abgangs der Fahrzeuge angeben [3]).

Hinsichtlich der Türkei ist noch durch eine Verordnung vom 1. Mai 1850 daran erinnert, daß es keinem Schiffe freisteht,

---

[1]) v. Soden und Tobiesen „Nauta". S. 124.

[2]) Hamburger B.-H. vom 20. April 1852, Nr. 12,398.

[3]) Ministerial-Rescript an den Magistrat zu Rostock vom 31. März 1857. (Reg.-Bl. 1857, Nr. 10. Offic. Beilage Nr. 9) und Russische Bekanntmachung vom 25. April 1857. (Hamb. B.-H. vom 2. Mai 1857, Nr. 13,974.)

mit irgend Jemandem zu communiciren, bevor der Capitain sein Gesundheits-Patent vorgezeigt und freie Practica erhalten habe [4]).

Aus Teneriffa ist unterm 4. October 1852 berichtet, daß Schiffe dort nur zu freier Practica zugelassen werden, wenn sie mit einem entsprechenden Gesundheitspasse versehen sind, der zur Vermeidung aller Schwierigkeiten von einem Certificat des betreffenden Spanischen Consuls begleitet sein muß [5]), und auf Lloyds zu London ist ein Schreiben der Committe des Geheimraths für Handel, datirt vom 14. Juni 1853, bekannt gemacht, welchem zufolge alle in Häfen der Insel Portorico ankommenden fremden Schiffe, bei Strafe von 55 Doll. (außer dem gewöhnlichen Aufenthalte von 24 Stunden) mit einem Gesundheitspasse versehen sein müssen, welcher durch den Spanischen Consul, Vice-Consul, oder Consular-Agenten des letzten Abgangshafens legalisirt sein muß [6]).

Jeder Schiffer, der nach Montevideo geht, ist verpflichtet, von dem Consular-Agenten des Abgangsortes eine Gesundheits-Charte zu nehmen [7]).

Den in den Sandwich-Inseln ankommenden Schiffen wird von dem an Bord gekommenen Lootsen ein Gesundheitszeugniß überreicht, welches vom Capitain zu unterschreiben ist [8]).

Auch in Warnemünde müssen alle ankommenden Schiffer gesetzlich einen Gesundheitspaß vorzeigen [9]).

3) Die Legalisirung sämmtlicher Schiffspapiere durch die betreffenden Consularagenten am Abgangshafen ist für

---

4) Hamburger Börsenhalle vom 19. Juni 1850. Nr. 11,822.

5) Hamburger Börsenhalle vom 19. October 1852. Nr. 12,554.

6) Hamburger Börsenhalle vom 25. Juni 1853. Nr. 12,768.

7) Hamburger Börsenhalle vom 3. April 1847. Nr. 10,821.

8) Auszug aus der Newyorker Shipping- & Commercial-List vom 9. November 1850, mitgetheilt in der Hamburger Börsenhalle vom 4 Decbr. 1850. Nr. 11,966.

9) Verordn. v. 24. Aug. 1719, § 2. (Schröder, Repertorium, p. 613.)

Reisen nach Montevideo und Buenos Ayres durchaus erforderlich. Alle Schiffe, welche in Montevideo einlaufen, ohne vom Consul der Republik Oriental von Uruguay im Abgangsorte gehörig legalisirte Papiere beizubringen, sollen gezwungen werden, die dem Consul zukommenden Gebühren zu ersetzen, und im Wiederholungsfalle außerdem einer correspondirenden Geldstrafe unterworfen bleiben, bevor sie bei den Zollämtern des Staats zugelassen werden. (Verfügung vom 27. October 1852)[10]) und nach einem auf Lloyds in London bekannt gemachten Erlasse des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten der Argentinischen Conföderation, wird in Buenos Ayres und den übrigen Häfen der Republik kein Schiff zugelassen, dessen Papiere nicht nach den Formalitäten des Gesetzes ausgefertigt sind[11]). (§ 104, I.)

B. Schiffsbücher.

1) Journal[1]).

§ 108.

In allen Staaten ist es Pflicht des Schiffers, während der Reise ein Tagebuch zu führen, in welches alle Begebenheiten der Reise eingetragen werden. Dies Buch ist das Journal; englisch log-book, französisch livre de loc, oder journal de navigation, spanisch Diario (de navegacion). Es ist dem Schiffer gestattet, dasselbe unter seiner Controle durch den Steuermann führen zu lassen. In Preußen, Holland, Frankreich, Spanien und Portugal[2]), auch in Däne-

---

[10]) Hamburger Börsenhalle vom 30. December 1852. Nr. 12,616 und vom 11. September 1856. Nr. 13,774.

[11]) Hamburger Börsenhalle vom 27. October 1852. Nr. 12,561.

[1]) v. Kaltenborn, § 65.

[2]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 234 f.

mark[3]), sowie in Lübeck und Oesterreich[4]) bestehen specielle gesetzliche Vorschriften hinsichtlich der Führung des Reisejournals, in den sonstigen Staaten hat die Praxis Nachstehendes festgestellt:

1) Das Journal soll sich über die ganze Reise erstrecken, und muß daher mit dem Anfang derselben beginnen und bis zur Beendigung fortlaufen. Welcher Zeitpunkt als Anfang der Reise anzusehen ist, darüber herrschen unter den Autoren des Seerechts verschiedene Ansichten. Manche verstehen darunter den Abgangstag des Schiffes, und dies soll Preußisches Recht sein; andere verstehen unter „Reise" die Zeit zwischen jeder Abladung und Löschung oder bestimmen den Anfang mit der Zeit, wo der Steuermann an Bord kommt[5]); andere[6]) endlich meinen, daß die Führung mit dem Augenblicke zu beginnen hat, wo auf dem Schiffe etwas auf die Reise Bezügliches geschieht, und mit der Ankunft im Bestimmungshafen endigt.

Es scheint, daß die Führung des Jourals beginnen müsse, sobald die Thätigkeit zu der bestimmten Reise auf dem Schiffe seinen Anfang nimmt, sei es mit Ankunft der Leute an Bord oder Einnahme der Ladung, oder sonstigen wesentlichen Vorbereitungen, und scheint die bestimmte Reise erst dann beendigt, wenn die Löschung der Ladung vollendet ist. Sollen die Leute nach beendigter Reise entlassen werden, so muß auch ihre Entlassung noch ins Journal verzeichnet werden.

Das Journal erstreckt sich immer nur auf Eine Reise, und giebt es keine Vorschrift oder Praxis, daß der Schiffer über die seit Abgang aus dem Heimathshafen verflossene Zeit ein zusammenhängendes Journal zu führen habe[7]).

---

[3]) Engelbrecht, Der wohlunterwiesene Schiffer, S. 34.

[4]) v. Soden und Tobiesen, Nauta, S. 196.

[5]) v. Kaltenborn, § 65, Not. 39. Jacobsen, S. 120. Tecklenborg, l. c., S. 233.

[6]) v. Soden und Tobiesen, l. c., S. 196 ff.

[7]) Tecklenborg, l. c., S. 235. Jacobsen, l. c.

Unter einer Reise versteht man in dieser Beziehung den Zeitraum vom Ausgang des Schiffes aus dem Heimathshafen bis zur Rückkehr in denselben [8]).

2) Die Einrichtung des Journals ist eine tabellarische, und sollen die Seiten paginirt sein. Wo hinsichtlich des Journals gesetzliche Vorschriften bestehen, wie in Frankreich, Spanien, Portugal, da muß sich der Schiffer eines von der Marinebehörde mit Seitenzahlen versehenen Buches bedienen, und ist dem Herausreißen von Blättern schon durch diese Einrichtung vorgebeugt worden [9]). In der Regel besteht das Journal aus 7 Columnen, deren erste die Stunden des Tages von Mitternacht bis Mitternacht, die zweite und dritte die gesegelten Knoten und Faden [10]), die vierte die gesteuerten Compaß- oder mißweichenden Course, die fünfte die Winde, die sechste die Abtrift und die siebente alle Bemerkungen enthält [11]).

3) Einzutragen sind alle Begebenheiten, welche zur Darstellung eines vollkommenen Bildes und einer vollständigen Anschauung der ganzen Reise dienlich sind, namentlich die Ankunft der Mannschaft an Bord, ihr Zustand während der Reise, die verhängten Disciplinarstrafen [12]), der Verlauf des Ladens und Löschens, der Abgang und die Ankunft des Schiffes, täglicher Wind und Wetter, der gesteuerte Cours, Länge und Breite, wo sich das Schiff jeden Tag befindet, die Schnelligkeit des Schiffes, die Seegefahren und Seeschäden, gehaltener Schiffsrath u. s. w.

---

8) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 180. (Hamburger Musterrolle), Rostocker Musterrolle § 1; vergl. auch v. Kaltenborn, § 65 S. 171.

9) Tecklenborg, l. c.

10) Ein Knoten (zu 10 Faden, den Faden zu 6 Fuß) der Logleine verhält sich zu einer Seemeile, wie 15 Secunden zu 1 Stunde, so daß ein Schiff in einer Stunde so viel Seemeilen zurücklegt, als in 15 Secunden Knoten.

11) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 198.

12) Rostocker Musterrolle, § 30. Wismarsche Musterrolle, § 13.

Die neue Rostocker Musterrolle, § 14, hat für den Fall, daß ein Schiff im Auslande Winterlage hält, die specielle Vorschrift, daß die Zeitpunkte des Anfanges und des Endes der Winterlage von dem Schiffer und dem Steuermanne in Gegenwart der versammelten Schiffsbesatzung in das Schiffs-Journal eingetragen und auch auf der Musterrolle bemerkt werden müssen, widrigenfalls bei mangelnden desfallsigen Beweisen die Angaben der Schiffsleute gegen den Schiffer zeugen sollen. Auch sollen sämmtliche auf der Reise vorkommende Straffälle vom Capitain im Schiffs-Journal genau verzeichnet werden (§ 30 der Musterrolle).

In neueren Seerechten ist auch verordnet, daß auch alle Einnahmen und Ausgaben fürs Schiff ins Journal notirt werden müssen[13]).

4) Die Zeit der Eintragungen ist, wenn das Schiff die See erreicht hat, nach Mittags 12 Uhr, sobald die besonderen Umstände es erlauben, und werden die Begebenheiten der verwichenen 24 Stunden chronologisch und stundenweise, mit Angabe der Zeit der Eintragung, notirt. Die Eintragungen sind so gewissenhaft zu machen, daß ihre Richtigkeit nöthigenfalls beschworen werden kann, weshalb eine prompte Buchführung Bedürfniß ist. Das Holländische Handelsgesetzbuch p. 358 f. verordnet, daß die Eintragungen täglich vom Steuermanne und Schiffer unterschrieben werden[14]).

5) Correcturen müssen so gemacht werden, daß man das Ausgestrichene lesen kann, Rasuren dürfen nicht vorkommen, und ebensowenig dürfen Blätter ausgerissen oder ausgeschnitten werden.

---

[13]) v. Kaltenborn, l. c. v. Soden und Tobiesen, l. c. S. 196 f. Tecklenborg, l. c. und Handbuch für Schiffscapitaine, § 17.

[14]) v. Kaltenborn, l. c. v. Soden und Tobiesen, l. c. Tecklenborg, „Handlexicon“, l. c. Letzteren siehe auch für die folgenden Angaben.

6) Nach Preußischem Recht muß das Journal innerhalb 24 Stunden nach Ankunft dem Seegerichte, oder bei früherer Brechung der Ladung dem Ortsgerichte übergeben werden. Versäumniß und Nachlässigkeit in der Buchführung werden bei Schiffer und Steuermann um den vierten Theil der verdienten Heuer bestraft.

7) Aeltere Journale braucht der Schiffer nicht am Bord zu haben, auch sie nur so lange aufzubewahren, als sie voraussichtich von Interesse sind, namentlich so lange Schadensforderungen an Assecuradeurs noch nicht berichtigt sind.

2) Amtliches Schiffstagebuch für Britische Schiffe [1].

§ 109.

Getrennt von dem gewöhnlichen Schiffstagebuche oder vereinigt mit demselben, nach Wahl des Schiffers oder Schiffs-Eigners, soll auf Englischen Schiffen ein amtliches Schiffstagebuch geführt werden, nach einem von der Handelskammer in Blanco vorgeschriebenen Formulare.

Jede Eintragung darin soll sobald als möglich geschehen, mit dem Datum des Vorfalls und der Eintragung, spätestens muß die Eintragung 24 Stunden nach Ankunft im definitiven Löschungshafen geschehen. Die Data, welche eingetragen werden sollen, sind:

1) Jede gesetzliche Ueberführung eines Mitgliedes aus der Mannschaft und die auferlegte Strafe.

2) Jedes Vergehn, welches von einem Mitgliede der Mannschaft begangen ist und wegen dessen eine Ahndung oder Strafe oder Geldbuße beabsichtigt wird, zugleich mit Angabe der gegen die Klage gemachten Einrede.

---

[1]) Kauffahrteischiffahrts-Acte vom 10. August 1854, § 280—286.

3) Jedes Vergehn, wegen dessen eine Züchtigung an Bord auferlegt ist, und die Art der Züchtigung.

4) Eine Angabe über das Betragen, die Qualificationen und Eigenschaften eines Jeden aus der Mannschaft, oder die Angabe, daß der Capitain es vermeidet, seine Meinung darüber abzugeben.

5) Jeder Fall von Krankheit oder Verletzung, der irgend einem Mitgliede der Mannschaft zustößt, nebst der Beschaffenheit desselben und seiner etwaigen medicinischen Behandlung.

6) Jeder Todesfall, der an Bord vorkommt, und dessen Ursache.

7) Jede Geburt, die an Bord vorkommt, nebst dem Geschlecht des Kindes und dem Namen der Eltern.

8) Jede Heirath, die an Bord geschlossen wird, mit dem Namen und Alter der beiden Gatten.

9) Der Name des Seemanns, welcher aufhört, Mitglied der Mannschaft zu sein, mit Ort, Zeit, Art und Weise und Ursache dieses Aufhörens.

10) Der Betrag des Lohns, welcher einem Seemann zukommt, der während der Reise in den Dienst Ihrer Majestät eintritt.

11) Der einem während der Reise verstorbenen Seemanne zukommende Lohn, und der Betrag aller Abzüge, welche zu machen sind.

12) Der Verkauf der Effecten eines während der Reise verstorbenen Seemanns, mit Angabe jedes verkauften Artikels und der dafür empfangenen Summe.

13) Jede Collision mit einem andern Schiffe und die Umstände, unter welchen sie eintrat.

Jede solche Eintragung soll vom Capitain und Steuermann, oder einem aus der Mannschaft, jede Eintragung über den Lohn und den Verkauf von Effecten eines verstorbenen Seemanns, vom Capitain, Steuermann und einem aus der Mannschaft unterzeichnet werden.

Das Schiffstagebuch soll dem Heuerbaas, vor welchem die Mannschaft entlassen wird, innerhalb 48 Stunden nach Ankunft des Schiffes im definitiven Bestimmungshafen oder bei Entlassung der Mannschaft ausgeliefert werden.

3) Das Schiffsbuch[1]).

§ 110.

Von dem Journal ist noch das Schiffsbuch zu unterscheiden, welches der Schiffer nach einzelnen Seerechten zu führen hat, namentlich in Frankreich und Spanien. In dasselbe sind alle Data über das Rechnungsverhältniß zwischen Schiffer und Rheder einzutragen, also alle Einnahmen und Ausgaben für Rechnung des Schiffes, namentlich auch die auf das Schiff sich beziehenden persönlichen Forderungen des Schiffers ꝛc. Insbesondere ist hier auch die nähere Specification derjenigen Victualien zu geben, welche einem daran Noth leidenden Schiffe gegen oder ohne Entgeld verabreicht sind.

4) Das Lade- und Löschbuch[1]).

§ 111.

Nach Französischem, Spanischem und Portugiesischem Seerechte müssen die Schiffe außer dem Journal und dem Schiffsbuch auch noch ein Ladebuch führen[2]); das allgemeine Seerecht verlangt nur das Journal bei allen Schiffen[3]). Das Ladebuch wird vom Steuermann geführt, und sollen in dasselbe die Waaren, so wie sie an Bord kommen, nach Stückzahl, Packung,

---

[1]) v. Kaltenborn, § 65.

[1]) v. Kaltenborn, § 104. Pöhls, S. 415 f.

[2]) v. Kaltenborn, § 147.

[3]) v. Kaltenborn, § 65. Not. 38.

Marken, Nummern, mit dem Namen des Absenders und Empfängers, und mit dem Bestimmungsort genau verzeichnet werden. In das Löschbuch werden diese Notizen bei dem Löschen gemacht.

In den Staaten, wo kein Lade- oder Löschbuch gesetzlich vorgeschrieben ist, hat doch der Steuermann ein Verzeichniß aller Güter nach Stückzahl, Marken und Nummern aufzunehmen, welche resp. ins Schiff geladen oder gelöscht werden (§ 99).

C. Verklarung und Seeprotest[1]).

§ 112.

1) Die Verklarung, englisch extended protest, französisch rapport, spanisch protesta, italienisch consolato, auch protesto, heißt die vor einer Behörde abgelegte eidliche Aussage des Schiffers und seiner Mannschaft über die Vorfälle der Reise, zu dem Zwecke, den Verlauf der Reise, insbesondere das Verhalten des Schiffers und der Mannschaft in Bezug auf Schiff und Ladung, zu constatiren. Zur Ablegung einer Verklarung ist der Schiffer in den meisten Staaten nur im Falle eines erlittenen Seeunglückes verpflichtet (§ 131, C. 4 und II. 6). Französische, Holländische und Oesterreichische Schiffer sollen jedoch in jedem Hafen, in welchen sie einlaufen, eine Art Verklarung machen. Bei Englischen und Schwedischen Schiffen ist dies gleichfalls sehr gewöhnlich, obgleich sie nicht gerade dazu verpflichtet sind.

2) Die Verklarung wird im Allgemeinen im Bestimmungshafen abgelegt. In Schiffbruchs- und Havariefällen wird der Schiffer in der Regel sofort in dem nächsten Orte seiner Landung resp. im Nothhafen Verklarung machen; es muß dies ge-

[1]) v. Kaltenborn, § 66. Pöhls, S. 691 f. Vgl. auch die sachkundige Kritik des deutschen Handelsrechts-Entwurfs (XXVII und XXVIII) in der Hamburger B.-H. vom 4. und 8. Mai 1857. Nr. 13,975 und 13,979.

schehen, wenn er die Mannschaft entlassen will. Geschieht dies, so ist in Havariefällen die Wiederholung derselben im Bestimmungshafen erforderlich. Hiebei braucht sich der Schiffer aber nur auf seine erste Verklarung zu beziehen und ist eine wiederholte Beeidigung nicht nöthig. Legt der Schiffer in diesen Fällen nicht sofort die Verklarung ab, so muß er in diesen Orten wenigstens Protest erheben, d. h. er muß vor der competenten Ortsbehörde oder seinem Consul oder einem Notar einen Bericht über seinen Unfall abstatten, und sich eine Abschrift seiner Depositionen, ein sog. Havarie-Attest zustellen lassen. Die Verklarung erfolgt sodann bei Strandungsfällen im Heimathsorte des Schiffes oder des Schiffers, bei Havariefällen im Bestimmungshafen und dient dabei der Seeprotest als Controle.

Der Seeprotest unterscheidet sich dadurch von der Verklarung, daß derselbe nur eine Deposition des Schiffers allein, ohne die Mannschaft, enthält, die auch nicht beeidigt ist. Er wird schriftlich oder mündlich zu Protocoll erhoben, auch ohne Vorlegung des Journals, und ist daher seinem Wesen nach nur eine Verwahrung des Schiffers gegen sein Verschulden, hat deshalb keine andere beweisende Kraft, als gegen den Schiffer selbst [2]). (Siehe auch § 131. C. 4.)

Die Verklarung geschieht der Regel nach vor der Obrigkeit des betreffenden Ortes, resp. der competenten Schiffahrtsbehörde daselbst. Im Auslande erfolgt dieselbe nach der Praxis vor dem betreffenden Consul, wenn sich ein solcher am Orte befindet. Für Französische und Holländische Schiffe ist dies gesetzlich vorgeschrieben. In Fällen, wo die Verklarung vornämlich zur Rechtfertigung des Schiffers und des Schiffsvolkes den Ladungsempfängern gegenüber dienen soll, so wie im Falle der Havarie-grosse, wird es jedoch dem Schiffer zu empfehlen sein, wenn er vor der competenten Behörde des Löschungsplatzes die Verklarung

---

[2]) Tecklenborg, Handlexicon. S 330.

ablegt, indem man das Ausland nicht verpflichtet halten kann, das von einem Consul aufgenommene Document als ein voll beweisendes anzuerkennen[3]). In England, den Vereinigten Staaten und Dänemark wird die Verklarung vor einem öffentlichen Notar abgelegt. In Preußen soll es vor dem Seegerichte des Bestimmungshafens geschehn, und befindet sich solches nicht am Platze, so geschieht es vor einem Notar oder Rechtsanwalt. In Lübeck muß die Verklarung vor der Schiffergesellschaft, in Travemünde vor dem Lootsencommandeur geschehn, in Hamburg und Bremen vor den Handelsgerichten, und wird hier der zur Ablegung einer Verklarung festgesetzte Tag und Ort durch öffentliche Blätter bekannt gemacht, damit die Interessenten, welche die Erlaubniß haben, Fragen an Schiffer und Schiffsvolk zu stellen oder stellen zu lassen, dabei gegenwärtig sein können. In Rostock ist das Gewett die competente Behörde.

Ist die competente Behörde nicht zur Stelle, so kann die Verklarung überall vor einem öffentlichen Notar abgelegt werden. Wo ein solcher jedoch zur Abnahme eines körperlichen Eides nicht berechtigt ist, wird er Schiffer und Mannschaft nur an Eidesstatt vernehmen können und müssen dann erforderlichen Falls die Depositionen vor der Behörde später wiederholt und die Beeidigungen hinzugefügt werden.

3) Die Verklarung soll nach Französischem und Holländischem Gesetz innerhalb 24 Stunden, nach Hamburgischem und Lübeckschem innerhalb 3 Tagen geschehn. Wo keine Frist vorgeschrieben ist, wird es für früh genug gehalten, wenn sie geschieht, nachdem die Ladung gelöscht und vom Empfänger entgegengenommen ist[4]).

---

[3]) Tecklenborg, Handlexicon. S. 411.

[4]) Tecklenborg, l. c.

Das Verfahren in Schiffbruch- und Havariefällen siehe § 131, II. 6.

Die Grundlage der Verklarung muß das Journal bilden und ist der Schiffer daher zur Producirung desselben verbunden; nur wenn dieses etwa beim Schiffbruch verloren gegangen sein sollte, ist eine Verklarung nach dem Gedächtnisse statthaft. Der Regel nach werden daher die Umstände und Vorfälle der Reise der Reihe nach so aufgenommen, wie sie im Journal verzeichnet stehen, und ist es gewöhnlich, daß der Schiffer entweder selbst einen Auszug aus dem Journal extrahirt, oder ihn durch einen Notar anfertigen läßt, und ihn dann mit dem Journal der Behörde überliefert, oder er überreicht auch das Journal der Behörde, und diese läßt vom Secretair einen Extract verfassen. Der Auszug wird demnächst nach befundener Uebereinstimmung mit dem Journal von Schiffer und Mannschaft beeidigt [5]).

Zur Sistirung der Mannschaft ist der Schiffer verpflichtet; jedoch ist er berechtigt, diesen oder jenen seiner Leute unter Angabe der Gründe von der Vereidigung auszuschließen. In diesem Falle sind die Interessenten berechtigt, die Excludirten separat vernehmen zu lassen. Diejenigen der Schiffsleute, welche ihre Eidesleistung verweigern, müssen ihre Gründe angeben und eidlich bestätigen. Im Uebrigen ist es nicht gerade erforderlich, daß die Verklarung von der ganzen Mannschaft beeidigt werde, sondern genügt diejenige Anzahl, welche die Behörde für ausreichend hält. Auch müssen der Regel nach einige Mann der Besatzung zur Bewachung am Bord bleiben, so daß nicht die ganze Mannschaft zur Ablegung der Verklarung erscheinen kann. Ist nicht die ganze Mannschaft Augenzeuge von dem betreffenden Vorfall gewesen, so muß dem Schiffer die Bezeichnung der Augenzeugen überlassen bleiben [6]).

---

[5]) Tecklenborg, l. c., S. 297. v. Soden u. Tobiesen, „Nauta“, S. 247 f.

[6]) Tecklenborg, l. c., S. 411.

Ist der Schiffer verstorben, so muß der nächste Officier zur Verklarung schreiten, eventualiter jeder, der von der Mannschaft noch übrig ist. Jede Verklarung hat volle Beweiskraft hinsichtlich der darin enthaltenen Angaben, falls sie keine Widersprüche enthalten und nicht sonstige Verdachtsgründe gegen ihre Richtigkeit vorliegen, den Interessenten steht jedoch der Gegenbeweis offen [7]).

4) War die Verklarung ihrem Inhalte nach unvollständig oder sonst mangelhaft, indem entweder im Auszuge ein wichtiger Umstand nicht aufgenommen und auch bei der Verklarungsablegung der Mangel nicht entdeckt wurde, so muß ein Nachtrag zur Verklarung auf Grundlage des Journals gemacht werden. Diese Nachverklarung ist gleichfalls von der Schiffsmannschaft zu beeidigen [8]).

III. Annahme und Entlassung des Schiffsvolks.

1) Annahme [1]).

§ 113.

Die Annahme der Seeleute ist Sache des Capitains, und es besteht nirgends eine Vorschrift, welche die Anzahl der Mannschaft bestimmte oder die Schiffseigenthümer berechtigte, dem Capitain wider seinen Willen Leute aufzubringen. Das Spanische Seerecht spricht es sogar ausdrücklich aus, daß die Rhederei den Schiffer nicht zwingen könne, die Leute anzunehmen, die ihm nicht anstehen. Der Schiffer darf aber keine Leute annehmen, welche von ihrem früheren Capitain noch nicht entlassen sind, viel weniger darf er anderen Schiffern die Leute abspenstig machen [2]).

---

7) v. Soden und Tobiesen, l. c.

8) Tecklenborg, l. c., S. 297. v. Soden und Tobiesen, l. c.

1) Pöhls, S. 162. v. Kaltenborn, § 63, § 75.

2) Hanseat. Seerecht, IV. 1 u. 2. Lübecker u. Rost. Stadtrecht VI. 1. Art. 3.

Die Vereinbarung des Schiffers mit den Leuten heißt der Heuer- oder Hauer-Contract, auch Miethscontract. Er wird mitunter schriftlich abgefaßt und von einer Behörde legalisirt. Oft, z. B. in Preußen und Mecklenburg, ist Heuercontract und Musterrolle in einem Document vereinigt [3]). (§ 140.)

Particularrechtlich hat der Schiffer bei der Annahme der Leute Beschränkungen zu respectiren.

I. In manchen Staaten bestehen Behörden für die Vermittelung des Engagements der Seeleute. In England [4]) sind dies die in jedem Seehafen bestehenden Heuer-Bureaus, deren Vorsteher Heuer-Baase genannt werden, in Hamburg [5]), Bremen [6]) und Lübeck [7]) der Musterschreiber oder Wasserschout.

1) Der Zweck dieser Beamten in dieser Beziehung ist, das Engagement von Seeleuten durch das Halten von Registern über Namen, dienstliche Stellung und Zeugnisse derselben, zu erleichtern.

Jeder Seemann, Officier, Matrose oder Junge, welcher auf einem Nationalschiffe fahren will, muß sich nämlich in ein Verzeichniß des Schouts eintragen lassen, welches enthalten soll: 1) Vor- und Zunamen des Seemannes, 2) Geburtsort, 3) Alter, 4) wie lange er bereits zur See gefahren, 5) Angabe der Schlafstelle, 6) Namen des Schiffers und Bestimmungsort der Reise, 7) Zeugniß über das Betragen auf der letzten Reise, 8) Impfungs-Attest, 9) Zeugniß über die Befähigung zum Lesen, 10) Besuch oder Nichtbesuch einer Navigationsschule. Ueber die geschehene Eintragung muß dem Seemanne in Hamburg,

---

[3]) v. Soden und Tobiesen, „Nauta“, S. 175 f.

[4]) Kauffahrteischiffahrts-Acte, § 122—130, § 146—167. Pöhls, S. 343.

[5]) v. Soden und Tobiesen, S. 191. Pöhls, S. 347.

[6]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 293.

[7]) v. Kaltenborn, § 75, Not. 8.

wenn er sich zum ersten Male meldet, ein sog. Seefahrtsbuch eingehändigt werden, welches die Vorschriften der Musterrolle enthält und dem Inhaber zugleich als Legitimations- und Zeugnißbuch dient; in Lübeck erhält er einen Schein, den sog. Enrollirungsschein. Nur mit solchen Legitimationspapieren versehene Leute darf der Schiffer zum Schiffsdienst annehmen. Es braucht dies jedoch nicht vor dem Schout zu geschehen, sondern steht es dem Schiffer frei, sich die Leute allein zu miethen; im letzteren Falle muß er jedoch in Lübeck binnen 3 Tagen dem Schout die Namen der Angeworbenen angeben.

In Wismar besteht zwar kein Schout, auch keine Registrirung der Seeleute, es wird jedoch jedem von dort fahrenden Seemanne ein sogenanntes Dienst- oder Seefahrts-Buch durch die Schifferältesten eingehändigt, welches die Vorschriften der Musterrolle enthält und demselben als Legitimation und Zeugniß dient. Die Schiffsleute haben sich bei Eingehung neuer Heuer-Contracte durch Vorlegung desselben auszuweisen, und sobald ein Seemann einem Schiffer zugesagt hat, wird solches vom Schiffer darin bemerkt [8]). (§ 115 und 137, I. 2.)

2) Das Englische Recht enthält keine derartigen Verpflichtungen für Capitaine und Seeleute; jedoch darf jeder Schiffer, welcher seine Leute durch die Vermittlung eines Andern engagiren will, sich nur einer concessionirten Person bedienen [9]).

Auch ein Register über alle auf Britischen Schiffen fahrenden Seuleute wird geführt. Diese Behörde ist die „General-Registratur und Einschreibungsamt der Seeleute“ im Hafen zu London. Sie steht unter der Handelskammer, und führt ihr Generalregister auf Grund der Lehrlingscontracte, Heuercontracte (§ 114) und der von den Capitainen bei der Abmusterung

[8]) Wismarsche Musterrolle, § 2.

[9]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte § 147.

auszufertigenden Verzeichnisse (§ 115), welche alle ihr von den betreffenden Behörden eingeschickt werden[10]).

Für die Annahme von Lehrlingen bestehen in England folgende besondere Bestimmungen[11]):

Wenn ein Knabe von Vormündern oder Armenpflegern als Lehrling in den Seedienst gegeben wird, so soll ein Lehrcontract von dem Knaben und dem Schiffer in Gegenwart von zwei Friedensrichtern vollzogen werden, die sich zu vergewissern haben, daß der Knabe einverstanden ist, das 12te Lebensjahr vollendet hat, hinreichend kräftig und gesund ist, und daß der Capitain eine für die Lehrlingsschaft geeignete Person ist. Der Contract soll in duplo ausgefertigt, und das eine Exemplar der competenten Behörde (Heuerbaas) vom Schiffer übergeben werden; von Seiten der Behörde wird ein Register darüber geführt. Bei der demnächstigen Anmusterung muß der Lehrling persönlich erscheinen und den Lehrcontract der Musterungsbehörde vorlegen.

II. In vielen Staaten ist dem Schiffer auch die Anzahl von einheimischen Schiffsjungen vorgeschrieben, welche er an Bord zu nehmen hat. In Bremen richtet sich die Anzahl nach der Größe des Schiffes[12]). In Hamburg muß der Schout darauf sehen, daß alle Hamburgischen Schiffe mindestens einen gebornen Hamburger als Jungen mitnehmen, ausgenommen wenn keiner vorhanden ist; auch der Steuermann soll Hamburgischer Bürger sein, und fährt das Schiff mit mehreren Steuerleuten, so genügt es, wenn der erste oder Obersteuermann diese Eigenschaft besitzt[13]).

---

[10]) l. c. § 271 und 272.

[11]) l. c. § 141—145.

[12]) Bremer Verordnung vom 15. Juli 1853. (Tecklenborg, Handbuch für Schiffscapitaine rc. § 12.)

[13]) Reglement für den Schout, l. c., § 5. (v. Soden und Tobiesen, S. 192.)

Nach Mecklenburgischem Rechte[14]) soll jedes Mecklenburgische Schiff regelmäßig nur mit solchen Schiffsjungen fahren, welche Mecklenburger sind, und zwar ein Schiff von 60 bis 110 Last mit zwei Schiffsjungen, von denen wenigstens einer unbefahren ist, ein Schiff über 110 Last aber mit drei, von denen wenigstens zwei unbefahren sind; und sollen die Musterungsbehörden keinen Schiffer zur Musterung zulassen, der nicht diese Anzahl von Schiffsjungen unter seiner Mannschaft oder einen Schein der betreffenden Behörde hat, daß er die gesetzmäßigen Schiffsjungen nicht hat erhalten können.

Dem Schiffer ist indeß gestattet, die geheuerten Schiffsjungen während des Kalenderjahres, in welches die Musterung fällt, zu behalten, auch wenn er mehrere Reisen im Verlauf des Jahres unternimmt, es sei denn, daß ein solcher wegen ungerechter und grausamer Behandlung seine Entlassung fordert, in welchem Falle die competente Behörde nach untersuchter Sache dieselbe zu verfügen berechtigt ist.

Dem Schiffer steht es frei, seine Schiffsjungen selbst zu engagiren; er kann sich deshalb jedoch auch an die competente Behörde wenden, welche ein Register über alle jungen Mecklenburger führt, die sich der Seeschiffahrt widmen wollen und sich bei derselben gemeldet haben. Die Behörde ist in Rostock und Wismar der dirigirende Aelteste der dortigen Schiffergesellschaft, zu Wustrow der dortige Vogt. Den sich hier meldenden Schiffern werden die nöthigen Schiffsjungen nach der Reihenfolge des Registers überwiesen. Sind keine mehr vorhanden, so erhalten sie darüber eine Bescheinigung.

Die Schiffer sowohl, als die Schiffsjungen, haben sich der durch die Reihenfolge der Anmeldungen bestimmten Zuweisung zu unterwerfen; — Ausnahmen können jedoch durch Verfügung

---

14) Landesh. Verordnung vom 21. Febr. 1853. (Reg.-Blatt 1853, Nr. 10. Raabe, Bd. V. S. 823.)

der Seepolizeibehörde statuirt werden. Jeder Junge kann sich indessen, so lange er einem Schiffer noch nicht überwiesen ist, wieder streichen lassen.

Diese Verordnung dauerte ursprünglich nur bis Ende 1856, ist jedoch bis auf weitere Verfügung prolongirt[15]).

2) Musterung[1]).

§ 114.

Das rechtliche Verhältniß zwischen Schiffer und dem von ihm zur Seereise engagirten Schiffsvolke ist überall der Aufsicht der Behörden unterstellt. Ueberall bestehen gesetzliche, dies Verhältniß bestimmende und ordnende Vorschriften, denen sich Capitain und Leute ausdrücklich zu unterwerfen haben. Um diese Unterwerfung zu erklären, nicht minder um die Nationalität der Leute, welche der Schiffer auf seinem Schiffe führen will, zu constatiren, muß jeder Schiffer, bevor er in See geht, mit jedem seiner Leute zur Musterung schreiten. Er muß nämlich mit ihnen persönlich vor der competenten Behörde erscheinen, und sie dem Beamten vorführen, „sein Volk mustern." Der Beamte fertigt darauf eine Urkunde aus, welche Namen des Schiffes und Schiffers, Namen, Heimath und Charge der Seeleute, Namen des Ausgangsortes, Größe und Anfang der bedungenen Heuer, das gezahlte Handgeld, so wie die betreffenden gesetzlichen Vorschriften enthält; verlief't diese Urkunde dem Schiffer und Schiffsvolke, läßt sie von ihnen zum Zeichen ihrer Genehmigung unterschreiben, und documentirt darunter über den stattgehabten Act. Diese Urkunde heißt Musterrolle oder Volksrolle. Sie wird regelmäßig in zwei Exemplaren ausgefertigt; das eine bleibt bei der Behörde zurück, das andere erhält der Capitain zur Mitnahme an Bord.

---

[15]) Verordn. vom 23. Dec. 1856. (Reg.-Blatt 1856, Nr. 43.)

[1]) Pöhls, S. 253. v. Kaltenborn, § 75.

Ihre Bedeutung als Legitimationspapier für die Nationalität des Schiffes ist § 71, IV, erwähnt worden.

Ihre gesetzlichen Bestimmungen, welche die Schiffsordnung im Wesentlichen enthalten, sind regelmäßig von der Art, daß sie den besondern Abschluß eines schriftlichen Heuercontractes entbehrlich machen, und kann man insofern sagen, daß regelmäßig, namentlich in Preußen und Mecklenburg, der Heuercontract in der Musterrolle enthalten ist.

1) Die in der Musterrolle befindlichen gesetzlichen Vorschriften erstrecken sich nun regelmäßig auf folgende Punkte[2]):

a. Dauer des Contracts, insbesondere bei Schiffbrüchen und in Krankheitsfällen. Entlassung der Leute.

b. Zeit der Auszahlung der Heuer.

c. Schiffskost.

d. Arbeiten und Strafen.

e. Desertion der Leute.

2) Die Musterungsbehörde heißt an mehreren Orten Musterschreiber oder Enrollirungsbeamter, oder Schout (Wasserschout), oder Heuerbaas (§ 113). In Rostock mustern die Schiffer vor dem von E. E. Rathe dazu committirten Protonotair; Ort und Tageszeit der Musterung bestimmt die Verordnung vom 7. April 1857[3]). In Wismar mustern die Schiffer vor den geschwornen Schifferältesten; die Ribnitzer Schiffer vor dem dortigen Magistrat; die Fischländer und sonst unter Jurisdiction des Großherzoglichen Amtes in Ribnitz wohnenden Schiffer vor dieser Behörde.

Die Competenz der Rostocker und Wismarschen Musterungsbehörden ist nicht auf die städtischen Schiffer beschränkt,

---

[2]) Siehe die Hamburger Musterrolle von 1849 (v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 179 f.), die Bremer Musterrolle von 1852, die nach der Hamburger ausgearbeitete neue Rostocker Musterrolle von 1857, und die Wismarsche Musterrolle von 1851, auch die Englische K.-A. von 1854, § 149.

[3]) Offic. Beilage zur Rostocker Zeitung von 1857, Nr. 10.

sondern erstreckt sich sowohl auf alle Mecklenburgischen und fremden Schiffer, welche mit ihren Schiffen resp. in dem Rostocker oder Warnemünder Hafen (oder Rhede) und Wismarschen Hafen liegen, als auch überhaupt auf alle Schiffer, welche aus den dortigen Häfen fahren, wenn sich ihr Schiff auch zur Zeit auswärts befinden sollte.

Vor dem Ribnitzer Magistrat können auch alle diejenigen Schiffer mustern, welche daselbst gebaut haben und sich mit ihrem Schiffe noch im dortigen Binnensee befinden.

Schiffer, welche mit ihrem Schiffe in Warnemünde liegen, können auch vor dem Vogt daselbst mustern.

Im Auslande mustern die Schiffer in der Regel vor ihrem Consul[4]), event. vor der dortigen competenten Behörde. Auch mit denjenigen Leuten, welche sie sich aus der Heimath nachkommen lassen, müssen sie dort mustern, weil ohne persönliche Gegenwart des Schiffers im Inlande nicht gemustert werden kann. Solche Leute müssen jedoch eine Bescheinigung über ihren Heimathsort und ihre sonstige Legitimation mitbringen, und dient hiezu in der Regel der Reisepaß aus der Heimath.

3) Anhangsweise können auch Passagiere in die Musterrolle eingetragen werden.

4) Die Kosten der Musterung und Musterrolle hat der Schiffer zu Lasten der Rhederei allein zu entrichten[5]).

5) Auf Englischen Schiffen soll der Capitain bei Beginn einer jeden Reise oder Anmusterung eine leserliche Copie des Heuervertrages (unter Weglassung der Unterschriften) an einem der Mannschaft zugänglichen Theile des Schiffes aufhängen lassen[6]).

---

[4]) Engl. Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 160.

[5]) Rostocker Musterrolle, § 33.

[6]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 166.

3) Abmusterung der Seeleute.

§ 115.

Die Entlassung der Seeleute geschieht in den meisten Staaten ohne vorgeschriebene Förmlichkeit; jedoch soll nach Vorschrift des Hanseatischen Seerechts (IV, 1) dem Seemann vom Capitain ein ordentlicher Entlassungsschein (Paßbort) gegeben werden. Wo das Institut der Schouts oder Heuerbaase besteht (§ 113), geschieht sie jedoch regelmäßig vor diesem Beamten, wobei denn die Abrechnung wegen der verdienten Heuer und deren Auszahlung statt findet[1]). Diese Art der Entlassung nennt man Abmusterung.

In Hamburg soll sich auch der Schout nach Ablauf jeder Reise die Seefahrtsbücher (§ 113) der abzumusternden Mannschaft mit dem Zeugniß des Capitains versehn, vorzeigen lassen, und durch seine Unterschrift unentgeltlich beglaubigen.

In England ist der Schiffer schuldig, jedem abzumusternden Seemann mindestens 24 Stunden vor der Abmusterung eine vollständige Berechnung über seinen Lohn und die etwaigen Abzüge einzuhändigen. Bei der Abmusterung muß der Capitain auch dem Seemann ein Zeugniß ausstellen, welches nach Maaßgabe eines vorgeschriebenen Formulars, die Dauer des Dienstes, so wie Zeit und Ort der Entlassung enthält, und dem Heuerbaas ein Verzeichniß übergeben, in welchem aufgeführt ist[2]):

1) Nummer und Datum der Registrirung des Schiffs und der Tonnengehalt.

2) Dauer und allgemeine Beschaffenheit der Reise oder des Dienstes.

---

[1]) Reglement des Hamburgischen Wasserschouts vom 27. Dec. 1849 (v. Soden und Tobiesen, S. 191). Kauffahrtei-Schiffahrtsacte von 1854, § 170—172. Tecklenborg, Handbuch, § 4.

[2]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 273 und 274.

3) Namen, Alter und Geburtsort der ganzen Mannschaft, ihre dienstliche Stellung an Bord, Datum und Ort ihres Dienstantritts.

4) Namen der Verstorbenen oder Abgegangenen, mit Angabe von Zeit, Ort, Ursache und den nähern Umständen.

5) Namen der Verstümmelten oder Verwundeten, mit Zeit, Ort, Ursache und den nähern Umständen.

6) Der Lohn, welcher dem Verstorbenen zur Zeit des Todes zukommt.

7) Die Kleider und Effecten der Verstorbenen, mit Angabe der Art und Weise, wie damit verfahren worden, und des Geldes, wofür sie verkauft sind.

8) Name, Alter und Geschlecht jeder an Bord verstorbenen, nicht zur Mannschaft gehörigen Person, mit dem Datum und der Ursache des Todes.

9) Jede Geburt, die an Bord vorgekommen ist, mit dem Datum derselben, dem Geschlecht des Kindes und Namen der Eltern.

10) Jede Heirath, die an Bord stattgefunden hat, mit dem Datum derselben, Namen und Alter des Paares.

Die Rostocker Musterrolle enthält für die Entlassung der Seeleute nur sub § 31 die Vorschrift, daß der Schiffer jedem Schiffsmann bei der Entlassung unaufgefordert und unentgeltlich einen Entlassungsschein zu geben hat, worin Name, Alter und Geburtsort des Schiffsmannes, die Dauer des Dienstes, der Grund der Entlassung und das Betragen während der Dienstzeit der Wahrheit getreu angegeben ist. Kommt der Schiffer mit fremden, hier abzumusternden Leuten an, so muß er hievon dem Hafenmeister sofortige Anzeige, dieser aber dem Polizeiamte weitere schriftliche Meldung machen, und darf der Schiffer solche Matrosen nur auf dem Polizeiamte abbezahlen [3]).

---

[3]) Rostocker Hafenordnung vom 11. März 1853, § 10 (Off. Beil. Nr. 10)

In Wismar wird die Entlassung vom Schiffer im Dienstbuche (§ 113) verzeichnet[4]).

IV. Gesundheitspflege.

1) Nahrungsmittel[1]).

§ 116.

Der Schiffer muß dafür Sorge tragen, daß sich hinreichende und gesunde Nahrungsmittel, namentlich auch gutes Trinkwasser an Bord befinden, und tritt auf Beschwerde der Leute dieserhalb polizeiliche Untersuchung und den Umständen nach Bestrafung ein. Die Untersuchung ist nach Englischem Rechte[2]) erst dann statthaft, wenn wenigstens drei Personen von der Mannschaft die Beschwerde vorbringen (§ 141). In Bremen haben sich die Schiffsbesichtiger bei Passagierschiffen ex officio von der hinreichenden Menge und guten Beschaffenheit der Lebensmittel zu überzeugen[3]).

Wird der Proviant vor Ausgang des Schiffes in schlechter Qualität oder zu geringer Quantität befunden, so muß der Schiffer den Uebelstand beseitigen, widrigenfalls er in Strafe verfällt. Tritt der Mangel unterwegs auf See ein, so hat der Schiffer, wenn es ihm möglich ist, von einem ihm begegnenden Schiffe Nahrungsmittel zu kaufen[4]), schlimmsten Falls muß er einen Nothhafen anlaufen (§ 136).

Unbegründete Klagen der Mannschaft über schlechten Proviant oder schlechtes Wasser werden bestraft, nach Englischem Rechte[5]) mit einer an den Schiffseigner verfallenen Geldstrafe von nicht mehr als einem Wochlohn.

---

[4]) Wismarsche Musterrolle, § 2.

[1]) Tecklenborg, Handlexicon rc. S. 331.

[2]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte von 1854, § 221.

[3]) Imhorst, Handlexicon rc. S. 206.

[4]) Pöhls, S. 267.

[5]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 222.

2) Arzneimittel und Schiffsarzt.

§ 117.

Es darf als allgemeine polizeiliche Bestimmung angesehen werden, daß jeder Schiffer mit einer sogenannten Schiffsapotheke versehen sein muß, welche die am Häufigsten in Anwendung kommenden Arzneimittel und eine Anweisung über ihren Gebrauch enthält. Die Hamburger Musterrolle § 18 hat die Vorschrift, daß sich der Schiffer mit einer für die Zahl der Mannschaft genügenden Quantität von Medizin zu versehen habe.

Genauere Vorschriften bestehen in dieser Beziehung nur in England [1]), wo Nachstehendes in Bezug auf Arzneimittel, Heilvorräthe und Mittel wider den Scharbock verordnet ist:

1) Die Handelskammer läßt von Zeit zu Zeit ein Verzeichniß der Arzneimittel und Heilvorräthe, die bei den auf Seereisen vorkommenden Krankheitsfällen anwendbar sind, herausgeben und veröffentlichen.

2) Der Eigenthümer des Schiffes muß dafür sorgen, daß in Gemäßheit dieses Verzeichnisses sich stets ein Vorrath von Arzneimitteln und Heilvorräthen an Bord befindet.

3) Schiffe, welche südlicher gehen als bis zum 35° nördlicher Breite, sollen auch Citronen- oder Limonensaft, oder solche Artikel, welche die Handelskammer als Ersatz dafür zuläßt, so wie auch Zucker und Essig an Bord haben.

4) Hiervon soll der Capitain der Mannschaft täglich zukommen lassen, sobald sie 10 Tage lang gesalzene Nahrungsmittel genossen hat, und zwar von dem Limonen- und Citronensaft und Zucker täglich eine halbe Unze, und von dem Essig eine halbe Pinte die Woche für Jeden.

Nach der Hamburger Musterrolle erhält jeder der Leute überall wöchentlich 8 Loth Zucker und 1/4 Flasche Essig.

Jedes Englische Seeschiff, welches wenigstens 100 Per-

[1]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte von 1854, § 224.

sonen an Bord hat, soll als zu seiner Ausrüstung gehörend einen Arzt, Wundarzt oder Apotheker führen. Für eigentliche Passagier-Schiffe normirt die Passagier-Acte von 1852 [2]).

3) Englische Vorschriften hinsichtlich des Volkslogis [1]).

§ 118.

Nur in England bestehen Vorschriften, welche auch hinsichtlich des Logis auf dem Schiffe für die Gesundheit der Schiffsleute sorgen. Diese Verordnungen bestimmen:

1) Jeder Seemann oder Lehrling soll zu seinem Gebrauche einen Raum haben, wenn sie in Hängematten schlafen, von nicht weniger als 9 Quadratfuß, sonst 12 Quadratfuß, gemessen auf dem Deck oder Boden des Platzes.

2) Jeder solcher Platz soll entweder 6 Fuß Höhe von Deck zu Deck haben, oder für jeden Seemann oder Lehrling, wenn sie in Hängematten schlafen, einen Raum von nicht weniger als 54 Cubikfuß, sonst von 72 Cubikfuß.

3) Dieser Platz soll frei von Waaren oder Gütern sein, die nicht das Privateigenthum der Mannschaft zu ihrem Gebrauche während der Reise sind.

4) Jeder solcher Raum soll gehörig kalfatert und in allen andern Beziehungen sicher und gut gebaut, und wohl gelüftet sein. (Vergl. § 135.)

V. Geburts- und Sterbefälle. Schiffstestamente [1]).

1) Geburts- und Sterbefälle.

§ 119.

I. Ueber Geburts- und Sterbefälle enthalten die wenigsten Seerechte gesetzliche Vorschriften. Die Bestimmungen

---

[2]) l. c. § 230.

[1]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte von 1854, § 231.

[1]) v. Kaltenborn, § 67.

des Französischen Rechtes sind sachgemäß, und können sie daher als die allgemein geltenden Grundsätze angesehen werden.

Darnach hat der Schiffer über das Vorgefallene eine Acte aufzunehmen und dieselbe der größeren Glaubwürdigkeit wegen von allen Officieren unterschreiben zu lassen; den Todesfall auch in der Musterrolle zu notiren. Nach Vollendung der Reise oder wenn er sonst am Heimathsorte des Geborenen oder Verstorbenen anlangt, hat er den Behörden die desfallsige Anzeige zu machen und ihnen eine Ausfertigung der aufgenommenen Acte zuzustellen. Auch die Verwandten der betreffenden Person hat er wo möglich von dem Geschehenen in Kenntniß zu setzen.

Die Leiche ist, wenn möglich, zu begraben, sonst ins Meer zu versenken.

Den Nachlaß des Verstorbenen muß der Schiffer sicher stellen, ein Verzeichniß darüber aufmachen, und nicht aufbewahrbare Sachen, zu denen auch Kleidungsstücke gehören können, am Mast oder sonst öffentlich meistbietend veräußern [2]). Die übrigen Effecten muß der Schiffer entweder an die competente Behörde oder an die Erben, falls sie ausreichend legitimirt sind, direct ausantworten [3]). (§ 138 III. 3.)

Nach Englischer Vorschrift [4]) soll der Schiffer in Bezug auf den Nachlaß Verstorbener ins Schiffstagebuch eintragen:

1) Den Geldbetrag und die Beschreibung der Effecten.

2) Die veräußerten Gegenstände und die für jeden erhaltene Summe.

3) Den rückständigen Lohn und die etwa zu machenden Abzüge.

Die Eintragung soll vom Steuermann und einem aus der Mannschaft schriftlich bezeugt werden.

---

[2]) Engl. Kauffahrtei-Schiffahrtsacte von 1854, § 194.

[3]) Hamburger Musterrolle, Art. 20. (v. Soden und Tobiesen, S. 189.) Rostocker Musterrolle, § 26. Wismarsche Musterrolle, § 9.

[4]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 194, 195 und 198.

Im ersten Hafen des Vereinigten Königreichs soll der Schiffer den Nachlaß innerhalb 48 Stunden nach seiner Ankunft an den Heuerbaas ausantworten. Kommt er vorher in einen fremden Hafen, so muß er dem dortigen Consularbeamten Anzeige machen, und kann dieser den Umständen nach sich den Nachlaß gegen Empfangsbescheinigung ausantworten lassen. Letztere muß der Schiffer demnächst dem Heuerbaas produciren. Auch soll der Schiffer dem Heuerbaas oder Consularbeamten Rechnung über den gesammten Nachlaß ablegen, und muß dieselbe durch die Eintragung in das amtliche Schiffstagebuch oder auch durch andere beweisende Belege erhärtet sein. Nach befundener Richtigkeit und Ausantwortung des Nachlasses erhält der Capitain von dem Beamten eine Quitung, und soll ohne solche kein Steuerbeamter das Schiff einclariren.

Der rückständige Lohn des Verstorbenen soll vom Schiffer oder Schiffseigenthümer an den Heuerbaas des Hafens, wo der Verstorbene zu entlassen gewesen wäre, oder nach Verfügung der Handelskammer ausbezahlt und darüber Rechnung abgelegt werden. (§ 115.)

Von einer Vertheilung der Sterbekleider eines verstorbenen Passagiers an die Seeleute sagt die Englische Schiffahrts-Acte Nichts. Im Allgemeinen gelten für sie in dieser Beziehung dieselben Bestimmungen, wie für das Schiffsvolk. (§ 104.)

2) Schiffstestamente[1]).

§ 120.

Da es dem Seemanne und Passagier an Bord fast regelmäßig unmöglich sein wird, bei der Errichtung eines Testaments, zu der er sich veranlaßt fühlt, diejenigen Formen zu erfüllen, welche für ordentliche Testamente vorgeschrieben sind, so ist es

[1]) v. Kaltenborn, § 67.

allgemein Rechtens, daß in solchem Falle eine außerordentliche Form für genügend gehalten werden soll. Es ist nämlich der Capitain ermächtigt, an Bord Testamente aufzunehmen, wobei die Officiere als Zeugen fungiren sollen. Das Testament muß schriftlich abgefaßt, vom Testator unterzeichnet oder anerkannt sein, und muß der Capitain darunter bescheinigen, daß solches in seiner und der mitunterschriebenen Zeugen Gegenwart geschehen sei. In Stellvertretung des Capitains ist auch der Steuermann zur Aufnahme eines Testaments befugt, und namentlich wird das Testament des Capitains von ihm entgegengenommen.

Das Englische Recht [2]) hat hierüber bestimmte gesetzliche Vorschriften. Sie weichen von den allgemeinen Grundsätzen darin ab, daß keine Zeugen bei der Testamentsaufnahme gefordert werden, sondern diese allein in Gegenwart des Capitains oder Steuermannes geschehen kann. Auch soll der Steuermann selbstständig, ohne gerade als Vertreter des Capitains zu fungiren, Testamente entgegennehmen können.

Das Preußische Recht [3]) fordert gar keine bestimmte Form, sondern behandelt die Schiffstestamente wie Soldatentestamente.

Ob Schiffstestamente auch Gültigkeit haben, wenn sich das Schiff im Hafen befindet, ist streitig. Das Preußische Landrecht l. c. spricht nur von Testamenten, die auf der See errichtet werden. v. Kaltenborn l. c. dehnt das Privilegium auf Testamente aus, die in fremden Häfen errichtet werden, wenn der Tod plötzlich droht und nicht schnell genug Gerichtspersonen herbeigerufen werden können. Das Englische Recht l. c. bezieht sich allgemein auf Testamente der Seeleute, welche an Bord errichtet sind. In Fällen, wo es demjenigen, der testiren will, den Umständen nach angesonnen werden kann, ans Land zu gehen und

[2]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte von 1854, § 200.

[3]) Jacobsen, Seerecht, S. 179.

sein Testament in ordentlicher Form abzulegen, wird man den Schiffer allerdings nicht befugt halten können, Testamente entgegenzunehmen.

Testamente von Seeleuten, welche während der Reise anderswo als an Bord errichtet sind, haben nach Englischem Rechte [4]) Gültigkeit, wenn sie schriftlich abgefaßt und vom Erblasser gezeichnet oder anerkannt sind in Gegenwart zweier Zeugen, von denen der eine der Heuerbaas oder Ortspfarrer, oder eventualiter ein Friedensrichter, oder ein Britischer Consular- oder Steuerbeamter ist.

Die Schiffsteſtamente behalten nur so lange ihre Gültigkeit, bis es dem Testator möglich geworden ist, sein Testament durch Nachholung der ordentlichen Form zu bestätigen.

Die Testamente verstorbener Seeleute hat der Schiffer zugleich mit der Ausantwortung des Nachlasses an die ordentliche Behörde in der Heimath oder an seinen Consul zu übergeben.

VI. Hafenpolizeiliche Vorschriften für Capitaine und Seeleute.

A. Im Allgemeinen.

1) Quarantaine-Vorschriften [1]).

§ 121.

Quarantaine oder Contumaz heißt die öffentliche Gesundheitsanstalt, durch welche man mittelst längerer Ueberwachung die Verbreitung ansteckender Krankheiten, besonders der Pest zu verhindern sucht. Der Name stammt von der im 15. Jahrhundert zu Venedig angeordneten 40tägigen Ueberwachung (Quarantina) der Ankommenden [2]).

---

[4]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, l. c.

[1]) v. Soden und Tobiesen, „Nauta". S. 258. Jacobsen, „Seerecht". S. 151.

[2]) Brockhaus, Conversations-Lexicon, „Quarantaine".

Jeder Schiffer nun, welcher in einen Hafen einlaufen will, muß bevor er einlaufen darf, in nachstehenden Fällen die Befehle der nächsten Quarantaine-Behörde erwarten, und bis dahin jede Communication mit dem Lande und andern Schiffen vermeiden:

a. wenn es bekannt ist, daß in dem betreffenden Hafen nach dortigen Gesetzen Quarantaine zu halten ist;

b. in jedem entfernten Lande;

c. wenn das Schiff aus dem Mittelländischen Meere oder aus andern Welttheilen kommt. Insbesondere in Cuxhafen[3]) und Bremerhafen[4]), wenn das Schiff aus dem Schwarzen Meere, den Häfen und Inseln der Türkei mit Ausnahme der am Adriatischen Meere belegenen, aus Kleinasien, Syrien, von der Nordküste von Afrika östlich von Algier, von der Westküste von Afrika nördlich von der Capstadt bis zur Straße von Gibraltar, kommt;

d. wenn sich während der Reise innerhalb der letzten 8 Tage bedenkliche Krankheits- oder Todesfälle an Bord ereignet haben[5]).

In solchen Fällen muß der Schiffer eine Flagge, eigentlich eine grüne Flagge von etwa zwei Ellen im Quadrat, sonst eine gelbe oder seine Nationalflagge vom Vormast wehen lassen. Es ist dies das allgemeine Quarantainezeichen, und muß er dies Signal so lange wehen lassen, bis er von der nächsten Quarantainebehörde Verhaltungsbefehle erhalten hat. Die Fragen eines solchen Beamten hat der Schiffer streng der Wahrheit gemäß zu beantworten.

---

[3]) Hamburgische Verordnung vom 30. December 1856. (Hamb. B.-H. vom 30. December 1856. Nr. 13,868.)

[4]) Gemeinschaftliches Hannoversches-Bremisches Quarantaine-Reglement vom 12. Februar 1856. (Imhorst, Handlexicon aller Schiffsunkosten 2c. S. 36.)

[5]) Hamburgische V.-O. cit.

Als verdächtig wird ein Schiff allgemein angesehen:

wenn es von einem von der Cholera oder Pest oder einer andern pestartig ansteckenden Krankheit heimgesuchten Lande oder Orte kommt; oder

wenn es Waaren aus dergleichen Ländern oder Oertern, oder solche, welche daselbst emballirt sind, an Bord hat; oder

wenn es bei der Ankunft an bösartigen oder hitzigen ansteckenden Krankheiten Darniederliegende an Bord hat, oder dergleichen Kranke während der Reise gehabt hat; oder

wenn es irgendwo mit Schiffen aus angesteckten oder der Ansteckung verdächtigen Oertern in Berührung kam, so daß Personen oder Güter aus einem Schiffe in das andere übergeführt wurden.

Vgl. § 107, 2.

2) Meldungen[1]) und Angaben der Schiffer.

§ 122.

Sobald der Schiffer im Hafen angekommen ist und sein Schiff nach Anweisung des Lootsen festgelegt hat, oder wenn er abgehen will, muß er sich bei der Hafenbehörde persönlich melden und derselben über sich, den Namen des Schiffes, seine Ladung, den Ort seiner Herkunft oder seiner Bestimmung, auch alle sonst, namentlich über die Größe und den Tiefgang des Schiffes verlangte Auskunft ertheilen. (§ 66 und 70.)

Jeder zu Warnemünde ankommende, oder von dort an die Stadt oder in die See gehende Schiffer hat sich beim Vogt und beim Lootsencommandeur zu melden[2]); in Rostock beim Hafenmeister[3]). Falsche oder zurückgehaltene Angaben der Schiffer über

[1]) v. Kaltenborn, § 72.

[2]) Rostocker Hafenordnung vom 11. März 1853, § 28. (Offic. Beilage Nr. 10, Raabe, Bd. V. S. 832.)

[3]) l. c. § 5 und § 33.

die Lastengröße, welche nach Rostocker Roggenlasten zu berechnen ist (§ 72, II.), den Tiefgang (nach Rostocker Fußen)[4]), die Ladung, den Bestimmungsort des Schiffes oder den Ort, woher es kommt 2c., werden mit Geldstrafen bis zu 50 Thlr. belegt, und steht den betreffenden Officianten eine Messung des Raumes, oder des Tiefgangs, oder jede anderweitige nöthige Ermittelung nach ihrem Ermessen jederzeit frei[5]). Kommt das Schiff durch falsche oder ungenaue Angaben über seinen Tiefgang beim Einlaufen in den Hafen zu Warnemünde (§ 83, III., 2.) in der Hafenmündung oder im Hafen festzusitzen, so verfällt der Schiffer in eine Strafe bis zu 200 Thlr.[6]); tritt dies zwischen Rostock und Warnemünde ein, so geht die Strafe bis zu 50 Thlr.[7]).

3) Schiffsvolk.

§ 123.

1) Das Schiffsvolk muß sich bei Nacht stets an Bord befinden. Auch am Tage darf das Schiff nie ohne eine auf demselben befindliche Wache sein; letzteres ist für die Häfen zu Rostock und Warnemünde ausdrücklich befohlen und muß das gesammte Schiffsvolk bei 2 Thlr. Strafe für jeden einzelnen Uebertretungsfall spätestens Abends 9 Uhr aufs Schiff zurückgekehrt sein[1]).

---

4) 1 Rostocker Fuß .... = $127\frac{1}{2}$ Pariser Linien.
1 Wismarscher Fuß .... = 129 " "
1 Hamburger Fuß .... = 127 " "
1 Lübecker Fuß .... = 129 " "
1 Preußischer oder Rheinländischer Fuß = $139\frac{13}{100}$ " "
1 Englischer Fuß .... = 135 " "
1 Schwedischer Fuß .... = $131\frac{3}{5}$ " "

5) l. c. § 2.

6) l. c. § 26.

7) l. c. § 33.

1) Rostocker Hafenordnung vom 11. März 1853, § 10.

2) Das Tragen von Messern mit festen Klingen, sei es am Lande oder auf dem Schiffe außer Arbeit ist regelmäßig untersagt, für Rostock und Warnemünde bei einer, im Wiederholungsfalle zu schärfenden, dreitägigen Gefängnißstrafe [2]). Ueberhaupt dürfen nach Rostocker Vorschrift [3]) Matrosen, auch wenn sie nicht auf einem Schiffe engagirt sind, keine derartigen Messer bei sich führen, und haben sie bei Raufereien davon Gebrauch gemacht, so haben sie Zuchthausstrafe verwirkt.

3) Im Kochhause zu Warnemünde haben die Köche den Anordnungen des Aufsehers Folge zu leisten, namentlich an der ihnen angewiesenen Stelle friedlich ihre Speisen zu bereiten und dürfen keine Getränke nach dem Kochhause bringen [4]).

4) Jeder Schiffer haftet innerhalb Hafen- und Stadtgebiets für seine Mannschaft in der Art, daß jede von ihr begangene Verletzung polizeilicher Vorschriften von ihm vertreten werden muß. Es bleibt ihm überlassen, sich bei der Abrechnung oder mittelst sonstiger Regreßnahme schadlos zu halten.

Es ist anzunehmen, daß diese Vorschrift allgemein besteht; für Rostock und Warnemünde ist sie ausdrücklich gegeben in Anschluß an die Polizeiordnung für den Hafen und die Binnengewässer von Danzig vom 30. Januar 1821 [5]).

B. Besondere Rostockſche Vorschriften.

1) Handel von den Schiffen.

§ 124.

I. Zu Warnemünde [1]) ist den Schiffern und dem Schiffsvolk der Handel bei einer Strafe von 2 bis 50 Thlr.

---

[2]) H.-O. l. c.

[3]) Verordnung vom 26. December 1841. (Blanck, S. 569.)

[4]) Rostocker Verordnung vom 23. Juli 1849, Art. 4. (Rostocker Zeitung 1849, Nr. 87.)

[5]) Entwurf zur Rostocker H.-O., § 10.

[1]) Hafenordnung vom 11. März 1853, § 32. (Off. Beil. Nr. 10.)

ohne alle Ausnahme verboten, und trifft die Strafe sowohl den Verkäufer als den Käufer. Besonders ist den Warnemünder Händlern der Einkauf ihrer Handelsartikel von den Schiffern daselbst untersagt und hat außer der obigen Strafe den Verlust ihrer Concession zur Folge. (§ 66.)

II. In Rostock.

1) Verkauf aus Rostocker Schiffen[2]). Rostocker Schiffer haben das Recht, diejenigen Waaren, welche sie für eigene und der übrigen Theilhaber am Schiffe Rechnung mitbringen, aus dem Schiffe im Großen und im Kleinen an dortige Einwohner zu verkaufen; was sie jedoch auf solche Weise binnen 4 Wochen nicht absetzen, dürfen sie nur an dortige Kaufleute oder binnen 8 Tagen öffentlich meistbietend veräußern.

2) Detailverkauf fremder Schiffe[3]). Solcher darf in Rostock regelmäßig nicht betrieben werden. Ausgenommen ist, gegen ein an das Gewett zu zahlendes Concessionserlegniß von 1 Thlr. 8 ßl., der Verkauf folgender zu Schiffe eingebrachten Sachen, welche an dortige Bürger und Einwohner detaillirt werden können:

1) Butter, Speck und Käse. Während einer 14tägigen Liegezeit darf jedoch mit diesen Artikeln (zum Besten dortiger Bürger und Einwohner) kein en gros-Handel getrieben, übrigens auch
   a. Butter nur in Fastagen, wie solche dorthin gebracht werden,
   b. Speck nur in Seiten,
   c. Käse nur in ganzen Stücken

   verkauft, mithin die Butter nicht ausgestochen, Speck und Käse nicht ausgeschnitten werden.

---

[2]) Verordnung vom 19. Juni 1815. (Blanck, S. 248.)

[3]) H.-O., cit. § 44.

Nach dieser Liegezeit muß der Rest en gros verkauft oder wieder zurückgenommen werden.

2) Verschiedene sonstige Victualien nach bisheriger Ueblichkeit, wie frisches Obst, Grütze, die jedoch nur faß- oder scheffelweise verkauft werden darf, frische und geräucherte Fische, Hummern, Austern, Muscheln.

3) Die von den Finnischen Schiffern dorthin gebrachten Holzwaaren, namentlich Bandstücke, dürfen während einer 8tägigen Liegezeit (mit Einschluß des Sonntags und mit Ausschluß der nicht einzurechnenden Pfingstmarktszeit) aus dem Schiffe detaillirt, jedoch von Niemandem zum Wiederabsatze angekauft werden.

2) Beachtung von Arbeitsberechtigungen.

a. Schiffsarbeiten.

§ 125.

1) Zu den zu Rostock vorkommenden Schiffsarbeiten haben die dortigen Matrosen, welche Bürger sind, keine ausschließliche Berechtigung, sondern ist die Wahl der Arbeiter frei[1]); letzteres jedoch nur in sofern, als außer den eigenen Schiffsleuten, auch wenn sie noch nicht gemustert haben, vorläufig aber schon an Bord und in Kost genommen sind, nur dortige Bürger und Bürgersleute zum Auftakeln und als Schauerleute gebraucht werden sollen[2]).

2) Für Warnemünde und die Rhede gebührt die Schiffsarbeit den Lootsen und sind die desfallsigen Meldungen beim Lootsencommandeur zu machen[3]). (§ 83, II. 1, d.)

---

[1]) H.-O., cit. § 12.

[2]) Verordnung vom 17. März 1841. (Blanck, S. 538.) Entwurf zur H.-O., § 12, Not. 4.

[3]) H.-O. cit.

b. Leichterschiffer und Bootsfahrer.

§ 126.

1) Nur vom Gewett Concessionirte sind berechtigt, auf der Warnow Personen oder Sachen für Geld zu fahren, und sollen Contraventionen mit einer im Wiederholungsfalle zu schärfenden Strafe von 2 Thlr. N²/₃ belegt werden. Die Concession wird nur Personen ertheilt, welche als Nachprahmer oder Matrosen Bürger geworden (§ 156), über 35 Jahre alt sind, nicht der Vorwurf der Trunkenheit trifft, und nicht aus andern Gründen für diesen Betrieb für unfähig zu achten sind.

Die Böte der Bootsfahrer sollen mit der Concessionsnummer des Eigenthümers versehen sein.

Bedarf ein Bootsfahrer für eine Fahrt Hülfe anderer Personen, so kann er diese nur aus den Concessionirten wählen [1]).

2) Die Leichterschiffer sollen bei Einnahme der Waaren nicht nur persönlich gegenwärtig sein, sondern auch über die eingenommenen Waaren eine Empfangsbescheinigung ausstellen, oder doch eine vom Steuermann bei Stückgütern nach Stückzahl und Colli's anzufertigende Designation zu unterschreiben verbunden sein [2]). Nach Verschließung der Luken haben sie den Schlüssel dem Ablader zu übergeben, der ihn jedoch versiegeln und den Händen der Leute wieder überlassen kann [3]). (§ 78.)

3) In den Fällen, wo die Beladung oder Entlöschung der Leichterschiffe durch Schuld der Requirenten verzögert worden, kommt den Leichterschiffern eine Entschädigung von 3 ßl. pr. Tag und pr. Last des Leichters zu, wodurch jedoch der Anspruch des Leichterschiffers auf Erstattung eines erweislich höheren Schadens nicht ausgeschlossen ist [4]).

---

[1]) Verordnung vom 4. März 1829. (Blanck, S. 392.)

[2]) Verordnung vom 2. December 1839. (Blanck, S. 520.)

[3]) Verordnung vom 17. Juli 1839, 1, b. (Blanck, S. 513.)

[4]) H.-O. § 16.

c. Sonstige Arbeitsberechtigungen [1]).

§ 127.

Auf dem Waarentransport von den Schiffen und in dieselben (am Lande) auf das Messen mancher loser Sachen, insbesondere Getraide und Kohlen, auf das Setzen des Holzes, auf das Wracken und Höhen der Kalktonnen [2]) sind gewisse Personen oder Innungen in Rostock ausschließlich berechtigt, und werden daher die interessirenden Schiffer wohlthun, sich darnach zu erkundigen und ihnen nicht zu nahe zu treten.

3) Bekanntmachung der Hafenordnung [1]).

§ 128.

Jeder in Rostock anwesende Schiffer, der nicht erweislich damit versehen ist, soll ein Exemplar der in mehreren Sprachen gedruckten Hafenordnung gegen ein Erlegniß von 8 ßl. einzulösen verpflichtet sein.

---

[1]) H.-O. § 45.

[2]) Die Erwähnung der Heringstonnen im Entwurf der H.-O., § 45, ist nicht publicirt.

[1]) H.-O. § 23.

Dritter Abschnitt.

Disciplin.

Erstes Kapitel.

Aufsicht über die Capitaine.

I. Der Beruf der Disciplinarbehörde.

§ 129.

Die Schiffscapitaine übernehmen mit der Ausübung ihres Berufs eine Anzahl von Pflichten, an deren getreuer Erfüllung nicht bloß denjenigen gelegen ist, gegen welche sie sich contractlich dazu verpflichtet haben — den Schiffseigenthümern und Befrachtern —, sondern auch Allen, welche sonst noch an Schiff und Ladung direct oder indirect betheiligt sind, — Ladungsempfänger, Assecuradeure, Schiffsmannschaft 2c. Die Handlungsweise der Schiffscapitaine hat sogar für das gesammte an Schiffahrt und Seehandel unmittelbar oder mittelbar Theil nehmende Publicum überhaupt ein nicht geringes Interesse. Allen ist daran gelegen, daß das Amt der Capitaine nur von sorgsamen und zuverlässigen Männern verwaltet wird. Denn es ist nicht nur ein Capital von großer Bedeutung, welches den Händen der Capitaine anvertraut ist, sondern auch Menschenleben haben sich auf gefährlichem Elemente dem Schutze des Capitains übergeben, und hoffen mit allen ihren Angehörigen, von seiner Einsicht, Geschicklichkeit und Sorgfalt, daß er sie trotz Stürme und Klippen glücklich durch die Wogen des Meeres hindurch führen werde.

Bei dieser großen Wichtigkeit des dem Schiffer anvertrauten Amtes ist es für angemessen und nothwendig erkannt, daß die Ausübung desselben einer Aufsicht der Behörden unterstellt werde (§ 28). Capitaine, welche es an der nöthigen guten Führung absichtlich oder aus Nachlässigkeit fehlen lassen, werden daher — abgesehen von den ihnen sonst dadurch entstehenden Nachtheilen, und event. sie treffenden Criminalstrafen — von der competenten Schiffahrtsbehörde auf Anzeige mit Disciplinarstrafe belegt.

Es gehören hieher nicht bloß diejenigen Verpflichtungen der Schiffer, welche sich auf die Führung und Instandhaltung des Schiffes, auf die Handhabung der Ladung und Sorge für ihre Erhaltung, so wie auf das Benehmen der Capitaine gegen ihre Mannschaft, die Aufsichtsführung und Ausübung der Disciplin über dieselbe beziehen; sondern man wird auch nicht zu weit gehen, wenn man auch den Lebenswandel des Schiffers außerhalb seines Schiffes, und sein Betragen gegen andere Personen, als seine Mannschaft, in so weit einer Aufsicht und Controle von Seiten der Schiffahrtsbehörde unterworfen hält, als die Sorge für Handel und Schiffahrt es gebietet. Der Schiffer, welcher sich daher z. B. der Trunkfälligkeit hingäbe, oder Unredlichkeit, ungewöhnliche Rohheit, Härte und Grausamkeit gegen Untergebene, in seiner Handlungsweise bekundete, würde, wenn dies auch außerhalb seiner amtlichen Thätigkeit zu Tage getreten wäre, dennoch auf geschehene Anzeige das Einschreiten der vorgesetzten Schiffahrtsbehörde verwillkührt haben.

Die Strafen bestehen, wie die Disciplinarstrafen überhaupt, in Verweis, Geld- und Gefängnißstrafe, zeitweilige Suspension vom Amte, und gänzliche Unfähigkeitserklärung zum Schiffer.

Alle diese Vorschriften müssen auch auf Steuerleute Anwendung finden, da dieselben als Stellvertreter des Schiffers fungiren, und abwechselnd mit dem Schiffer das Commando auf dem Schiffe führen.

Die Lehre von der Disciplin über die Capitaine lebt in gemeinrechtlicher Praxis, und werden daher die Schiffahrtsbehörden der Hafenorte auch ohne particulare gesetzliche Vorschriften für befugt gehalten werden, über die ihnen untergebenen Schiffer (§ 28) Disciplin zu handhaben und nach voraufgegangener Cognition event. Strafen zu erkennen.

Gesetzliche Bestimmungen hat darüber das Englische Recht. Dasselbe verordnet[1]):

1) Jeder Gerichtshof, welcher Admiralitätsgerichtsbarkeit hat, kann auf Antrag Interessirender, sei es des Eigenthümers eines Schiffes, das innerhalb seiner Gerichtsbarkeit sich befindet, oder eines Mitrhebers, oder deren Bevollmächtigten, oder des Steuermanns, oder eines Drittheils der Mannschaft, nach erfolgter Untersuchung die Absetzung eines Capitains verfügen, und mit Zustimmung des Schiffseigenthümers, oder wenn sich ein solcher oder ein Agent desselben innerhalb der Gerichtsbarkeit des Gerichtshofes nicht befindet, ohne solche Zustimmung einen neuen Capitain an die Stelle des andern ernennen. Er kann auch die ihm sonst geeignet scheinenden Verfügungen in der Sache treffen.

2) Wenn die Handelskammer oder irgend eine Local-Marinebehörde Grund hat zu glauben, daß ein Capitain oder Steuermann wegen Untüchtigkeit oder schlechten Betragens ungeeignet ist, seinen Obliegenheiten nachzukommen, so kann die Handelskammer entweder selbst eine Untersuchung anstellen, oder die betreffende Local-Marinebehörde zu einer Untersuchung veranlassen.

In Fällen, wo keine Local-Marinebehörde da ist, vor welcher die Parteien füglich erscheinen können, oder wo eine solche Local-Marinebehörde nicht darauf eingehn will, die Untersuchung anzustellen, kann die Handelskammer verfügen, daß dieselbe vor zwei Richtern oder einer besoldeten Magistratsperson angestellt werde.

---

[1]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte vom 10. August 1854. § 240—242.

3) Die Handelskammer kann das (Fähigkeits- oder Dienst-) zeugniß eines Capitains oder Steuermanns (§ 106) in folgenden Fällen suspendiren oder annulliren:

a. Wenn nach Anstellung der sub 2 gedachten Untersuchung berichtet wird, daß er unfähig sei oder sich eines groben Actes von schlechtem Betragen, Trunkenheit oder Tyrannei schuldig gemacht habe.

b. Wenn nach einer von einem Seegerichtshofe geführten Untersuchung berichtet wird, daß der Untergang oder die Abandonnirung oder ernsthafte Beschädigung eines Schiffes, oder Verlust von Leben durch eine rechtswidrige Handlung oder Unterlassung seinerseits veranlaßt ist.

c. Wenn er durch Verfügung eines Admiralitäts-Gerichtshofes oder See-Gerichtshofes seines Dienstes entsetzt ist.

d. Wenn nachgewiesen wird, daß er irgend eines Vergehens überführt worden ist.

e. Wenn in einer Brittischen Besitzung derartige Berichte eingesandt werden von einem Gerichtshofe oder Tribunale, welches durch die gesetzgebende Behörde der Besitzung zu derartigen Untersuchungen autorisirt ist.

Ist ein Zeugniß in Folge dieses Verfahrens annullirt oder suspendirt, so ist dasselbe der Handelskammer auszuliefern, bei einer Strafe bis zu 50 Pfd. St. für jede Unterlassung. Zu einer spätern Zeit kann die Handelskammer derjenigen Person, deren Zeugniß vernichtet ist, ein neues in Beziehung auf denselben oder einen niederen Grad ausstellen.

II. Das Amt des Capitains.

1) Im Allgemeinen.

§ 130.

Die Rechte und Pflichten der Capitaine, welche durch das Völkerrecht, so wie durch die nationalöconomischen und finan-

ziellen Grundsätze und die polizeilichen Vorschriften der einzelnen Staaten bestimmt und geboten sind, fallen nicht in den Bereich der disciplinarischen Aufsicht. Sie stehn unter dem Schutze und der Controle der dafür eingesetzten Behörden.

Die Disciplinargewalt über die Capitaine erstreckt und beschränkt sich auf diejenigen Rechte und Pflichten derselben, welche in dem contractlichen Verhältnisse zwischen den Schiffern und ihren Mandanten, den Schiffseigenthümern, ihren Entstehungsgrund haben. Auch diese Klasse von Rechten und Pflichten ist im Interesse von Handel und Schiffahrt (§ 129) der Aufsicht der Behörden unterstellt, und sie bildet das Feld für die Disciplin.

Für die Bestimmung derselben ist als Ausgangspunkt der Rechtssatz festzuhalten, daß der Capitain, sofern er nicht ausnahmsweise selbst der Eigenthümer des Schiffes ist, gegen eine von den Schiffseigenthümern zu leistende, nach Vereinbarung oder Ueblichkeit bestimmte Vergütung, überall als Verwalter fremder Angelegenheiten, als der Bevollmächtigte der Schiffseigenthümer zu handeln hat. Der ausdrückliche oder muthmaßliche Wille der Schiffseigenthümer ist der allgemeine Maaßstab für den Umfang und die Grenzen des Amtes der Capitaine. Dieselben sind daher zu allen Handlungen berechtigt, von denen unter Berücksichtigung der obwaltenden Verhältnisse angenommen werden muß, daß sie nicht gegen den Willen der Mandanten geschehen, und sind zu Allem verpflichtet, was eine genaue und pünktliche Ausführung des mandantischen Willens gebietet. Die Capitaine müssen daher stets im wohlverstandenen Interesse und zum Besten ihrer Rheder handeln, und sind, da ihnen durch die Einsetzung in ihr Amt ein ganz besonderes Vertrauen geschenkt wird, zur Anwendung der größten Sorgfalt in allen ihren auf Schiff und Ladung bezüglichen Handlungen und Geschäften verpflichtet. Der Capitain soll überall, wie ein ordentlicher und gewissenhafter Verwalter, die Angele-

genheiten seiner Auftraggeber besorgen (omnem diligentiam praestare)[1]).

Wenn nun auch diese Grundsätze bei Beurtheilung des privatrechtlichen zwischen Capitain und Rheder bestehenden Verhältnisses strenge gehandhabt werden müssen, so wird doch die Disciplinarbehörde sich nicht gerade schon bei dem leisesten Versehn zum Einschreiten veranlaßt finden. Bei gröberen Nachlässigkeiten wird die disciplinarische Rüge jedoch nicht ausbleiben dürfen.

2) Specielle Rechte und Pflichten des Capitains.

§ 131.

Der Capitain ist diejenige Person, in dessen Hände die specielle Leitung und Führung des ganzen von den Schiffseigenthümern beabsichtigten und erstrebten Unternehmens gelegt ist. Die oberste Direction steht bei den Eigenthümern, resp. dem von ihnen dazu ernannten Special-Director oder Correspondenten. Dem Schiffer liegt die Ausführung der beschlossenen Unternehmungen (Frachten) ob; in Fällen jedoch, wo es gegen das Interesse der Rheder sein würde, wollte der Schiffer erst die Anordnungen und Bestimmungen derselben erwarten, ist auch er zur Ausübung der obersten Direction so berechtigt, wie verpflichtet.

Demnach sind die speciellen Geschäfte des Capitains, falls nicht ausdrückliche Instructionen der Rheder anders bestimmen, im Wesentlichen Folgende[1]):

I. Der Capitain hat die oberste technische Leitung des ganzen Unternehmens[2]). Ihm liegt in dieser Beziehung ob:

---

[1]) v. Kaltenborn, § 59. Pöhls, S. 161.

[1]) v. Kaltenborn, § 62, 63 und 72. Pöhls, S. 145—149, 161—165, 174—179.

[2]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 365 f.

A. **Die Sorge für die Ausrüstung des Schiffes.** In fremden Häfen steht ihm solche unbedingt zu, zu Hause unter Leitung der Rhederei[3]). Zur Ausrüstung (Seefähigkeit, Seetüchtigkeit) gehört[4]):

1) **Die Seetüchtigkeit des Schiffes selbst.** Der Capitain muß dafür sorgen, daß sich das von ihm geführte Schiff stets in gutem Zustande befinde; er muß vor Antritt der Reise das Schiff in Bezug auf Dichtigkeit und Festigkeit genau untersuchen, nöthigenfalls mit Zuziehung von Sachverständigen, die entdeckten Fehler der Rhederei anzeigen und ihre Genehmigung zur Reparatur einholen. Bei Beurtheilung und Herstellung der Seetüchtigkeit des Schiffes kommt es nicht allein darauf an, ob dasselbe im Allgemeinen auch bei Sturm und Wellen See halten kann, sondern es muß auch geeignet sein, die beabsichtigte Reise mit der in Betracht kommenden Ladung ohne besondere Gefährdung zurückzulegen[5]). Wollen die Rheder nicht repariren, so kann der Schiffer im Interesse der öffentlichen Sicherheit der Seebehörde, im Auslande dem Consul davon Anzeige machen und sich zur Reparirung legitimiren lassen. Der Französische Code de commerce bestimmt so ausdrücklich[6]).

In fremden Häfen kann der Schiffer kleine Reparaturen übrigens ohne Anfrage bei den Rhedern beschaffen lassen, zu großen ist auch hier, wenn thunlich, die Genehmigung einzuholen[7]).

Ist das Schiff noch im Bau begriffen und der Capitain schon designirt, so hat er die Leitung und Beaufsichtigung des Baues nach Maaßgabe der Bestimmungen der Rhederei[8]).

---

[3]) v. Kaltenborn, § 62, 4.

[4]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 378 f.

[5]) Erkenntnisse des OA.-Gerichts zu Lübeck vom 10. Sept. 1842 (Hamburgische Rechtsfälle, Neue Folge I. S. 41 ff. und Seuffert, Archiv XI. Nr. 93), und vom 22. Sept. 1846 (Hamburgische Rechtsfälle, Bd. I. S. 729.)

[6]) v. Kaltenborn, § 63, 2.

[7]) Id. § 62, 3. Hanseatisches Seerecht I. 4.

[8]) Id. § 62, 2.

2) Der Capitain muß sich tüchtige Leute verschaffen; die Mannschaft darf nicht aus unerfahrnen Leuten bestehn, und auch die Anzahl derselben muß hinlänglich groß und angemessen sein. Das Hanseatische Seerecht III, 2, bestimmt: „Der Schiffer soll sich mit erfahrenen Steuerleuten und anderem tüchtigen Schiffsvolke versehn.“ Die Auswahl steht ihm allein zu (§ 113). Verringert sich die Mannschaft im Auslande durch Sterbefälle, Entlassung oder andere Umstände um einen Mann oder mehrere Leute, so bleibt es nach der Rostocker Musterrolle, § 13, dem Schiffer, jedoch auf seine Verantwortlichkeit in Betreff der Seefähigkeit des Schiffes überlassen, ob er den Ausfall ersetzen will oder nicht. Die Hamburger Musterrolle, Art. 9, beschränkt diese Wahl auf 1 oder 2 Mann (nach der Größe des Schiffs); ebenso die Wismarsche, § 4.

3) Der Capitain muß für Vollständigkeit des Schiffsinventariums sorgen. Von den der Beschädigung am meisten unterworfenen Utensilien muß eine für die Länge der Reise ausreichende Reserve vorhanden sein[9]). Zum Inventario gehören[10]) alle Schiffs-Gegenstände, welche — soweit sie nicht Schiffstheile sind — zur Vollführung der Reise und zur Ausbesserung der während derselben entstehenden Slitage (d. h. Abnutzung) nothwendig sind. Anker, Ketten, Masten, Stengen, Raaen, stehendes und laufendes Tauwerk, Segel gehören zum Schiffe selbst und sind Theile desselben; zum Inventario sind dagegen zu rechnen Flaggen, Compasse, Laternen, Reserve-Tauwerk, -Ketten und -Segeltuch, Wasserfässer, Kochgeschirr ꝛc., sowie die Schiffspapiere, Schiffsbücher und Seekarten.

4) Eine gute und für die bevorstehende Reise genügende Verproviantirung des Schiffes, namentlich auch mit gutem Trinkwasser, desgleichen die Sorge für Brennmaterial ist

[9]) Dies ist auch Vorschrift des Lübischen und Rostocker Stadtrechts, VI. 2. Art. 7.

[10]) Tecklenborg, l. c. S. 232.

gleichfalls Sache des Capitains; in der Fremde allein, zu Hause unter Controle des Correspondentrhebers (§ 116 und 117)[11]). Bei einem Dampfschiffe ist auch auf ein hinreichendes Quantum Kohlen Bedacht zu nehmen, und bei Reisen nach Grönland und in die Südsee zum Robben- und Wallfischfange, gehören auch zur Ausrüstung des Schiffes alle Fischereigeräthschaften, wie Harpunen und Leinen, Gienen zum Kentern der Fische ꝛc., sodann Messer zum Zerschneiden des Specks, Fässer zur Aufbewahrung desselben und des Thrans ꝛc., welche Ausrüstungsgegenstände man unter der technischen Bezeichnung „Fleeth“ zusammenfaßt[12]).

B. Der Capitain hat das Commando und die Aufsicht über die Mannschaft, so wie die Sorge für die Erfüllung der derselben zustehenden Rechte.

1) Der Capitain weiset die Leute in ihre einzelnen Aemter ein und commandirt sie zu allen Schiffsarbeiten und Ausrichtungen. Specielle Commandos überträgt er an seine Officiere, und behält das Obercommando für sich zurück, ohne dadurch jedoch das Recht zu verlieren, auch die speciellsten Befehle selbst ertheilen zu können. Auf See commandirt er speciell die eine Hälfte der Mannschaft, die sogenannte Steuerbordswache, welche alle 4 Stunden, abwechselnd mit der Backbordswache, den speciellen Dienst zu verrichten hat[13]). (§ 133 und 134.)

Die Befehle und Anordnungen des Capitains geben in allen,

---

[11]) v. Kaltenborn, § 63, 2. § 62, 4. Erkenntniß des OA.-Gerichts zu Rostock vom 12. Jan. 1854. (Buchka und Budde, Entscheidungen, I. S. 68.)

[12]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 43 und 142.

[13]) Die Schiffswachen werden nachstehend bezeichnet:

1)	Von	8	Uhr Abends	bis	12	Uhr Mitternacht	—	Erste Wache.
2)	„	12	„ Mitternacht	„	4	„ Morgens	—	Zweite Wache.
3)	„	4	„ Morgens	„	8	„ Vormittags	—	Morgenwache.
4)	„	8	„ Vormittags	„	12	„ Mittags	—	Vormittagswache.
5)	„	12	„ Mittags	„	4	„ Nachmittags	—	Nachmittagswache.
6)	„	4	„ Nachmittags	„	8	„ Abends	—	Abendwache.

auch in den wichtigsten Fällen den Ausschlag, und ist andererseits die Entscheidung in zweifelhaften Fällen gleichfalls Sache des Capitains. Nach älteren Seerechten sollte der Schiffer in allen wichtigen Fällen, wo Schiff, Ladung und Menschen in Gefahr stehen, mit der Mannschaft einen Schiffsrath halten und das Ergebniß der Berathung ins Journal eintragen. Er war jedoch nicht an die Meinung der Majorität gebunden, sondern mußte allemal seiner eigenen Ansicht folgen. Diese Vorschrift sollte zur Rechtfertigung und Controle der vom Capitain ergriffenen Maaßregeln dienen; sie wird jetzt allgemein für veraltet gehalten und sucht man denselben Zweck durch die Verklarung des Capitains, über die ja auch die ganze Mannschaft gehört und beeidigt wird, zu erreichen. Dennoch wird es dem Schiffer zu seiner Rechtfertigung immer dienlich sein, wenn er da, wo die Umstände es erlauben, wenigstens mit seinen Officieren über die vorzunehmenden Schritte Berathung hält, und das Resultat im Journal notirt[14]).

2) Der Capitain hat überall die Aufsicht über sein Schiffsvolk zu führen, muß insbesondere auch die Führung des Schiffsjournals und die nautischen Berechnungen beaufsichtigen, und eine strenge Disciplin über die Leute handhaben. Er muß darauf halten, daß sich das Schiffsvolk ordentlich und friedfertig betrage, aber auch demselben durch Mäßigkeit und Friedfertigkeit mit gutem Beispiele vorangehen und die Leute nicht zu Widersetzlichkeiten reizen. Auch soll er die Leute nicht hart und ungerecht oder gar unmenschlich behandeln, und sich auch allen unnöthigen Schimpfens enthalten[15]). (§ 132.) Insbesondere hat der Schiffer noch darauf zu sehen, daß die Schiffsmann-

[14]) v. Kaltenborn, § 64, 8. Tecklenborg, Handbuch, § 25. Vgl. auch Rostocksche Rechtsfälle I. S. 124.

[15]) v. Kaltenborn, § 64, 5 und 7. Tecklenborg, Handbuch, § 19. Hamburger Musterrolle, Art. 3 (v. Soden und Tobiesen. S. 181). Rostocker Musterrolle, § 29.

schaft keine verbotenen Waaren oder Contrebande an Bord hat, da sie Schiff und Ladung in Gefahr bringen, condemnirt (weggenommen) zu werden. Ihm steht es daher frei, das Logis und jeden Raum, den die Schiffsmannschaft inne hat, dieserhalb genau zu untersuchen, und ist er berechtigt, falls er solche Waaren findet, sie über Bord zu werfen[16]). (§ 142, 7.)

3) Der Schiffer hat endlich den Leuten auch diejenigen Leistungen ordnungsmäßig zu gewähren, welche ihnen contractsmäßig zukommen[17]). (§ 135—139.) Insbesondere hat er auch dafür Sorge zu tragen, daß der Matrose seine Zahlung aus den Schiffsmitteln (Schiff und Fracht) erhalte, und kann er daher nicht nur, so lange er das Schiff führt oder von der verdienten Fracht noch etwas in Händen hat, also zur Befriedigung des Schiffsvolkes im Stande ist, von diesem ohne Weiteres in Anspruch genommen werden, sondern es würde auch eine spätere Klage nicht ausgeschlossen sein, wenn er bei der Abmusterung oder bei der Rückgabe des Schiffes und Auslieferung der Fracht an die Rheder für die Befriedigung der Leute nicht gesorgt hätte[18]).

C. Dem Capitain liegt ferner in Bezug auf die Ladung vor Allem die Sorge ob, daß sie in möglichst unbeschädigtem Zustande an Ort und Stelle gelange, und ist er überhaupt während der Reise insofern als Vertreter der Ladungsinteressenten anzusehn, als er die Ladung nach Außen zu schützen und ihr Interesse zu wahren hat[19]). Er hat auch die Connossemente zu zeichnen und die nöthige Vorsicht dabei zu beobachten; endlich im Entlöschungshafen die Ladung an die rechten Em-

[16]) v. Soden und Tobiesen, „Nauta“, S. 265.

[17]) Hanseatisches Seerecht, III, 5.

[18]) Erkenntniß des OA.-Gerichts zu Rostock vom 17. December 1853. (Buchka und Budde, Entscheidungen rc. Nr. 27.) Dasselbe ist auch mitgetheilt im Bremer Handelsblatt vom 18. Juli 1857.

[19]) Erkenntniß des OA.-Gerichts zu Lübeck vom 14. Dec. 1854. (Entscheidungen in Hamburgischen Rechtssachen, Bd. II. S. 921.)

pfänger abzuliefern, und, falls eine Beschädigung der Ladung bemerkbar ist, die Besichtigung der Verpackung zu veranlassen.

A) Um die Ladung möglichst wohlerhalten an den Ort der Bestimmung zu bringen, hat der Capitain nach vorausgegangener Reinigung und Säuberung des Schiffes, auch von Ratten und Mäusen, Nachstehendes zu beobachten [20]):

1) Gute Garnirung [21]), d. h. eine Vorkehrung im Schiffsraum, damit die Waaren von dem ins Schiff bringenden und sich unten ansammelnden Wasser nicht leiden. Sie ist daher nur bei solchen Ladungen erforderlich, die durch Nässe leiden können, und besteht darin, daß der Boden und ein Theil der Seiten im Raum mit Brennholz, Reisig, Buschwerk, Rohr oder dgl. belegt wird. Bei trockenen Gütern ist namentlich zu beachten, daß das Garnir nicht aus Material bestehe, welches das Wasser auffangt. Sandballast ist daher z. B. bei Taback ein mangelhaftes Garnir.

Wie die Garnirung gelegt werden muß, richtet sich nach der Beschaffenheit der Güter und nach der örtlichen Ueblichkeit, hängt jedoch auch von der größeren oder geringeren Schärfe des Schiffsbodens ab. Wenn trockene Güter einzunehmen sind, ist die Garnirung etwa 1½ Fuß hoch einzurichten, bei einer Ladung aus dichten Fässern ist weniger Sorgfalt nöthig. Der Regel nach wird es genügen, wenn sie so hoch ist wie der inwendige Kiel (Kielschwein). Dies schreibt das Consolato del mare 64 und 68 vor. Bei Korn muß nicht bloß die Garnirung, sondern müssen auch die Seiten bis an die Balken mit Matten, die der Regel nach vom Ablader geliefert werden, belegt sein, um das Korn einzufassen.

In neuerer Zeit ist eine Anweisung für Schiffscapitaine und

---

20) Tecklenborg, Handlexicon, S. 265.

21) Tecklenborg, Handlexicon, S. 29, und Handbuch § 6. v. Soden und Tobiesen, S. 150.

Steuerleute, hinsichtlich der Garnirung der Ladungen, von Lloyds erschienen, welche sehr practische Rathschläge ertheilt [22]). Darnach soll Hanf, Flachs, Wolle und Baumwolle auf dem Boden des Schiffes und bis zum oberen Theile der Kimmen 9 Zoll hoch garnirt werden, die Eckbalken der zweiten Lage sollen 6 Zoll von der Schiffsseite entfernt bleiben, d. h. an der untern Kante und 2½ Zoll an der Seite. Sand- oder feuchter Steinballast muß mit Brettern bedeckt werden. Scharf gebauete Schiffe brauchen am Boden und in den Kimmen ⅓ weniger Garnirung. Hornspäne als Garnirung sind zu vermeiden. — Mais, Waizen, Reis, Erbsen, Bohnen rc. als Sturzladung (in bulk) müssen auf einer Holzgarnirung von 10 Zoll Höhe gestauet und in den Kimmen 14 Zoll garnirt werden, Pumpen und Masten müssen bekleidet sein. — Thee und Mehl in Barrels, Flachs, Klee- und Leinsamen, Reis in Fässern, Caffee und Cacao in Säcken, 9 Zoll Garnir auf dem Boden, 14 Zoll bis zum obern Theil der Kimmen, 2½ Zoll an den Seiten. Kalfaterte Zwischendecke müssen Speigaten haben, Garnir für Säcke oder Ballen 2½ Zoll, für Kisten oder Fässer 1 Zoll, quer, nichts längs des Schiffs zu legen. — Ganze Ladungen Zucker, Salpeter und Guano in Säcken müssen ebenso sorgfältig, wie andere Güter garnirt werden. — Pottasche, Perlasche, Taback, Quercitron, Indigo, Krapp, Gummi rc. in Fässern, Kisten oder Ballen auf dem Boden und bis zum obern Theil der Kimmen 9 Zoll, an den Seiten 2½ Zoll; Manufacturen, trockne Häute, Seide in Ballen oder andere werthvolle Artikel 2½ Zoll Seitengarnirung. — Sind Matten zu haben, so ist Seide, Thee rc. damit zu garniren.

2) Die Anstalten und Werkzeuge, welche beim Ein- und Ausladen gebraucht werden, Ketten, Taue, Haken und Winden rc.

---

[22]) Tecklenborg, Handbuch l. c. Ein separater Abdruck der Anweisung in deutscher Uebersetzung ist in Bremen bei C. Schünemann erschienen.

müssen stark und zuverlässig sein, damit beim Ueberheissen Nichts herunterfällt [23]).

3) Der Schiffer muß ferner darauf sehen, daß keine ramponirten [24]) (d. h. mit beschädigter Emballage versehenen) Waaren ohne besonderen Protest, angenommen werden, auch daß die Güter gehörig und deutlich gemarkt und numerirt sind. Sollten Güter an Bord geschickt werden, deren Verladung nicht verabredet ist, so kann der Capitain sie wieder ans Land setzen, muß jedoch den Absender davon in Kenntniß setzen, und auf Kosten desselben für gute und sichere Lagerung so lange sorgen, bis sie mit Bequemlichkeit wieder hätten in Empfang genommen werden können. Sind solche Waaren noch überall nicht an Bord gekommen, so ist der Capitain nicht verpflichtet, sie unter seinen Schutz zu nehmen. (§ 102.) Findet er solche Güter erst bei Ankunft am Bestimmungsorte, so kann er dafür die höchste Fracht fordern, die andere im Schiffe befindliche Güter bezahlen [25]).

4) Die Ladung muß gehörig gestauet sein, d. h. die Güter müssen so gelegt und gepackt sein, daß sie durch die Bewegung des Schiffes nicht verrückt werden, in der See nicht nach Lee übergehen, sobald das Schiff sich schief legt, und daß die unteren Ladungsschichten durch die oberen nicht beschädigt werden. Auch dürfen keine Gegenstände mit andern zusammen verladen werden, welche diese durch ihre Feuchtigkeit, Ausdünstung, ihren Geruch ꝛc. verderben [26]).

Allgemeine Regeln dabei sind: Güter, die der Leckage oder dem Schmelzen ausgesetzt sind, dürfen nicht auf trockne gelegt werden, Güter von großer specifischer Schwere nicht auf solche,

---

[23]) v. Soden und Tobiesen, S. 151. Tecklenborg, Handlexicon, S. 389. v. Kaltenborn, § 102, II.

[24]) l. c. v. Kaltenborn, § 63, 3. Tecklenborg, Handlexicon, S. 161.

[25]) Imhorst, Handlexicon, S. 212. Tecklenborg, Handbuch, § 7.

[26]) Tecklenborg, Handlexikon, l. c. Handbuch, § 9. v. Kaltenborn, § 63, 3. § 102, III. v. Soden und Tobiesen, S. 150 f. Hanseatisches Seerecht III. 2.

die in leicht zerbrechlicher Verpackung enthalten sind; lose im Schiff verladene Waaren, z. B. Getraide, müssen durch Mittelschotten, oder eine Wand von vorn nach hinten, vor dem Uebergehen bewahrt werden. Nach Lloyds müssen in diesem Falle starke Quer- und Längsschotten angebracht werden, auch dürfen keine anderen Güter zwischendurch gestauet werden [27]). Güter von gefährlicher Beschaffenheit dürfen mit andern Waaren nicht in Berührung kommen, und müssen daher auf dem Verdecke geladen werden. Die Stauung von Fässern mit flüssigem Inhalt muß so geschehen, daß die Spundlöcher oben sind und der Bauch durch Kopfhölzer frei zu liegen kommt, die Fässer also auf den Kopfhölzern, nicht auf dem Bauche ruhen. — Ueberhaupt muß die Verpackung eine symmetrische in der Art sein, daß auf der einen Seite nicht zu viel Schweres geladen, auf der andern Seite nicht zu leicht befrachtet werde. Auch ist darauf zu achten, daß das Schiff überall nicht überladen wird, und auch wenn ein überladenes Schiff glücklich ankommt, soll der Schiffer für jede zu viel eingenommene Last in Strafe verfallen [28]).

Aus der sub 1 bemerkten Anweisung von Lloyds ist hervorzuheben: In keinem Falle dürfen (etwa um Raum zu gewinnen) die Deckstützen weggenommen werden. Fässer müssen auch mit hölzernen Keilen (Kuntjes) gut befestigt werden. Pipen oder Stückfässer können 3, Puncheons 4, Oxhöfte und halbe Puncheons 6 Gebinde hoch, Reisfässer 6 und Barrels 8 Gebinde hoch gestauet werden. Schiffe über 600 Tons müssen bei solchen Ladungen Zwischendecke oder Böden zum Zwischenlegen haben, um den Druck zu vermindern. Proviant in Barrels und Talgfässer können 6 Gebinde hoch gestauet werden. Theer, Terpentin, Harz ꝛc.

---

[27]) Tecklenborg, Handbuch, § 6.

[28]) Hanseatisches Seerecht III. 2. Lübisches und Rostocker Stadtrecht VI. 4. Art. 5. Tecklenborg, Handlexicon, S. 403.

muß zolldicke flache Holzunterlagen haben, und kann 6 Gebinde hoch gestauet werden. — Bündel Eisenblech und andere scharfe Substanzen dürfen nicht mit Packungen in Berührung kommen, die leicht durchscheuern. — Schiffe mit vollen Kohlenladungen, um das Cap Horn oder das Cap der guten Hoffnung bestimmt, müssen mit erprobten Vorkehrungen zum Lüften, als Schutz gegen Selbstentzündung, versehen sein. — Kein Schiff, welches eine überseeische Reise macht, darf über die Marken geladen werden, d. h. es muß für jeden Fuß Raumtiefe 3 Zoll Bord bleiben. (Die Tiefe wird in der Mitte des Schiffes von der Unterkante des mittelsten Deckbalkens bis auf die Binnenweigerung gemessen.) — Alle Güter, welche auf die Cubiktonne Raummaaß nicht mehr als 15 Centner wiegen, werden als leichte Güter angesehen.

Um ein ruhiges Schiff zu bekommen, ist zu beobachten[29]: Je niedriger eine schwere Ladung, z. B. Salz, Eisen 2c. im Schiff liegt, desto unruhiger wird dasselbe auf der See. Daher muß nicht alle Schwere auf den Boden, besonders nicht an die Seiten gelegt werden. Auf Schiffen, die zwei Verdecke haben, muß ein Theil von den schweren Gütern im Zwischendeck geladen werden. Bei ranken Schiffen müssen die schweren Gegenstände jedoch so tief als möglich gestauet werden.

Auf das Verdeck oder die Kajüte darf der Schiffer ohne Genehmigung der Ablader keine Güter laden, auch keine an die Seiten des Schiffes hängen. Es soll ein jeglicher Schiffer einen reinen Ueberlauf halten, schreibt das Lübische und Rostocker Stadtrecht VI. 2, Art. 7 ausdrücklich vor. Einige Güter, wie z. B. Vitriolöl, sind dagegen von so gefährlicher Natur, daß sie niemals unter dem Deck verladen werden dürfen[30]. (§ 102.)

Bei einer Kornladung ist es rathsam, die Pumpen unten mit durchlöchertem Blech oder Kupfer zu versehen, damit sie

---

[29]) v. Soden und Tobiesen, S. 152.

[30]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 126 und 235.

nicht unklar werden, wenn das Korn durch die Matten sich dahin sammeln sollte.

In Häfen, wo angestellte Stauer gebraucht werden, pflegt dem Schiffer ein Attest über die ordnungsmäßige Stauung von denselben gegeben zu werden. Dasselbe schützt ihn aber nicht gegen Ersatz des Schadens, der dennoch durch mangelhafte Stauung entstanden ist, da vorausgesetzt wird, daß die Stauer unter Aufsicht des Schiffers arbeiten. Es ist Sache des Schiffers, sich wegen mangelhafter Arbeiten der Stauer bei der Behörde zu beschweren, und erst, wenn er hier keine Hülfe finden sollte, darf er nach geschehener Protesterhebung absegeln, falls durch die Stauung die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet ist. Auch im Journal muß der Schiffer die betreffenden Notizen machen [31]).

5) Der Schiffer ist ferner verpflichtet, die Luken gut zu verstopfen und sie mit doppelten Presenningen zu versehen. Sie müssen geschalkt werden [32]), d. h. erst kalfatert, dann übertheert; über die Nähte müssen sodann noch Streifen getheerten Segeltuches gelegt werden, und erfolgen demnächst die doppelten oder dreifachen Ueberzüge von getheertem Segeltuche (Presenningen), welche an die Seiten der Luken angenagelt werden.

6) Bei Ladungen, welche durch Ratten- und Mäusefraß leiden, soll der Schiffer nach altem Seerechte eine Katze an Bord halten. Diese Vorschrift ist in den meisten Fällen ohne Nutzen, da die Schlupfwinkel jener Nagethiere, sobald die Ladung gestauet ist, der Katze der Regel nach nicht mehr zugänglich sind. In manchen Häfen kommen auch Mäuse und Ratten mit den Waaren, z. B. mit Baumwolle, an Bord, und die am Bord befindliche Katze kann sie nicht zurückhalten. Deshalb ist diese Vorschrift in ihrer Allgemeinheit wohl als ver-

---

[31]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 29. v. Soden und Tobiesen „Nauta", S. 151.

[32]) Tecklenborg, Handlexicon, l. c.

altet anzusehen. In Fällen, wo eine Katze nützlich ist, wird das Halten derselben in Certepartien oft zur Bedingung gemacht. Dagegen muß der Schiffer alle möglichen Vorsichtsmaßregeln anwenden, um Ratten und Mäuse von der Ladung fern zu halten, also vor Einnahme der Ladung das Schiff davon säubern, und während des Ladens die Landfesten verwahrt und Nachts die Luken geschlossen halten [33]).

7) Während der Reise muß der Schiffer auf die Ladung sorgfältig achten, und zur Erhaltung derselben alle Maaßregeln ergreifen, welche die eigenthümliche Beschaffenheit derselben, so weit sie ihm bekannt ist, erfordert. Hauptsächlich hat der Capitain auf die Pumpen zu achten. Oel und sonstige flüssige Fettwaaren müssen beim Auspumpen aufbewahrt werden, und hat der Schiffer die Lekkagen möglichst zu verstopfen. Getraide, Früchte und derartige leicht verderbliche Güter müssen durch Oeffnen der Luken, wenn es thunlich ist, gelüftet, und wenn es Noth thut, gekühlt (umgestochen) werden gegen billige Vergütung [34]). Das Rostocker Stadtrecht VI., 1. Art. 8 gewährt abweichend von dem Lübischen Rechte ausdrücklich keine Vergütung wegen bestehender Usance.

Hat der Capitain Passagiere zu befördern, so muß er vorzüglich auf Reinlichkeit und Lüftung der Schlafstätten sehen, für gute Verpflegung der Passagiere sorgen und alle Klagen derselben auf freundschaftlichem Wege zu schlichten suchen [35]).

B) Der Capitain ist verbunden, nach Empfang der Ladung auf Grund der vom Steuermanne ausgestellten Reciefs und gegen Rücklieferung derselben [36]) die Connossemente (§ 99) zu

---

[33]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 285 und Handbuch, § 12. v. Soden und Tobiesen „Nauta". S. 195. v. Kaltenborn, § 118.

[34]) Hanseatisches Seerecht, III. 19. v. Kaltenborn, § 118. v. Soden u. Tobiesen, S. 195. Tecklenborg, Handlexieon, S. 263 und Handbuch, § 18.

[35]) Imhorst, Handlexicon, S. 219.

[36]) v. Kaltenborn, § 106, Ende.

zeichnen; nach der Ueblichkeit werden solche vom Ablader entworfen, und dem Schiffer zur Unterzeichnung vorgelegt [37]). Er muß dabei eingedenk sein, daß er damit im Allgemeinen die Verpflichtung übernimmt, die Ladung am Bestimmungsorte in derselben Quantität und Qualität abzuliefern, wie er sie Inhalts der Connossemente empfangen hat, und daß er für allen Schaden einstehen muß, welcher durch seine Schuld veranlaßt wird [38]). Da er außerdem auch den Beweis zu führen hat, daß die etwaigen Mängel der Ladung ohne sein und seiner Leute Verschulden, sei es durch innern Verderb oder äußere von ihm nicht zu prästirende Unfälle, verursacht sind [39]), so ist es seine Pflicht, etwaige Monituren, welche er hinsichtlich der Beschaffenheit der Ladung zu machen hat, sofort bei der Zeichnung der Connossemente auf denselben schriftlich zu erklären, namentlich wegen Beschädigung oder schlechter Verpackung der eingelieferten Ladungsgegenstände, oder wenn die Fässer oder Kisten nicht ganz voll sind, oder der Inhalt derselben ihm unbekannt ist, oder die Waare ihm nicht zugewogen, zugemessen oder zugezählt ist [40]). Zu solchen Bemerkungen gebraucht man je nach den Umständen die Ausdrücke frei von Beschädigungen, Bruch, Leckage, oder Inhalt, Gewicht, Maaß, Zahl unbekannt, und werden sie am Rande des Connossements oder bei der Namensunterschrift hinzugefügt. Durch die Clauseln ersterer Art erklärt

---

[37]) Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 18. März 1855. (Hamburgische Rechtsfälle, Bd. II. S. 1049.) Jacobsen, Seerecht, S. 277. Tecklenborg, Handlexicon, S. 110.

[38]) v. Kaltenborn, § 107. Nr. 6, § 119, Nr. 7. Lübecker und Rostocker Stadtrecht, VI. 1. Art. 9. Entscheidung der Juristen-Facultät zu Rostock vom Jahre 1852. (Rostockische Rechtsfälle. Erste Fortsetzung, S. 205.)

[39]) Entscheidung der Juristen-Facultät zu Rostock vom 11. Juni 1847. (Rostockische Rechtsfälle I. S. 119.) Erkenntnisse des OAGerichts zu Lübeck vom 29. November 1826 und 30. April 1853. (Seuffert, IV. Nr. 113 u. 114, und VII. Nr. 310.) Pöhls, S. 478.

[40]) v. Kaltenborn, § 107, Nr. 2.

der Capitain, daß er für Beschädigungen nicht anders einstehe, als wenn ihm nachgewiesen würde, daß sie durch seine oder seiner Leute Schuld entstanden seien. Sie haben daher die Wirkung, daß sie den Schiffer von der Beweislast befreien und diese dem Ladungsempfänger zuschieben. Sie befreien den Schiffer aber nicht von aller Verantwortlichkeit, und nicht von der Sorgfalt, welche er auf die Erhaltung der Ladung zu verwenden hat.

Durch die Zeichnung „Inhalt, Gewicht, Maaß, Zahl unbekannt" erklärt der Capitain, daß ihm die Angaben des Connossements nicht verpflichten, sondern, daß es event. Sache der Ladungsempfänger sei, die wirklich verladene Quantität und Qualität durch andere Beweismittel als das Connossement zu beweisen. Diese Art der Bemerkungen befreit daher den Schiffer von der sonst gegen ihn zeugenden Beweiskraft des Connossements. Den auf andere Weise erwiesenen Bestand der empfangenen Ladung ist der Schiffer jedoch auch trotz dieser Zeichnung wieder abzuliefern verbunden, wenn er nicht bei etwaiger Differenz den Beweis führt, daß solche ohne sein und seiner Leute Verschulden entstanden sei. Von diesem Beweise befreit ihn diese Art der Clauseln nicht [41]). Daß er diesen Beweis durch eidliche Verklarung der Mannschaft führen könne, ist in Preußen gesetzliches Recht [42]).

Der Ablader muß sich solche Clauseln gefallen lassen, wenn entweder der Zustand der Ladung oder die Art, in welcher sie dem Schiffer übergeben wird, dem Inhalte der Certepartie nicht entspricht, oder der Schiffer überhaupt nach Usance des Abladungsortes zur Hinzufügung einer Clausel berechtigt ist. Daß der Schiffer bei Flüssigkeiten „frei von Lekkage" und bei zer-

---

[41]) Pöhls, S. 478, 6. v. Kaltenborn, § 119, h. und i. Entscheidung des OAGerichts zu Lübeck vom 30. April 1853, cit.

[42]) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 267.

brechlichen Gegenständen, wie Glas, Porcellan, Zucker, Mauersteinen, Schiefer u. s. w. „frei von Bruch" zeichnen dürfe, darf als allgemeine Usance angesehen werden. Die Clausel „frei von Beschädigung" will man sich in einigen Plätzen bei manchen Gütern, namentlich bei Zuckerladungen nicht gefallen lassen, und hat der Schiffer in solchen Fällen, wo ihm eine Usance nicht zur Seite steht, kein Recht darauf zu bestehen. Er muß sich dann durch seine Verklarung demnächst zu rechtfertigen suchen[43]).

Wenn ein Theil der Ladung mit Bewilligung des Absenders aufs Deck geladen oder, wie z. B. bei Farbeholz, Piepenstäben u. s. w. zum Garnier benutzt werden darf, so muß auch solches im Connossement bemerkt werden[44]).

C) Der Schiffer muß endlich die Ladung am Bestimmungsorte gegen Bezahlung der bedungenen Fracht an den rechten Empfänger (Consignatair oder Destinatair) abliefern.

1) Nur an den rechtmäßigen Inhaber des Connossements darf der Schiffer abliefern. Dies ist derjenige, auf dessen Namen das Connossement lautet. War es bloß „an Ordre" gerichtet, so muß sich der Besitzer durch ein Indossament oder ein anderes Document des Abladers legitimiren. Lautete das Connossement auf den bloßen Inhaber oder war in Blanco ausgestellt, und noch nicht ausgefüllt, so ist der Inhaber als solcher legitimirt.

Ist das Connossement, von dem ersten Inhaber an Andere übertragen, so ist bei allen Connossementen, welche lediglich auf einen bestimmten Namen ohne den Zusatz „oder dessen Ordre" lauteten, nach der Praxis noch immer eine förmliche Cession

---

[43]) v. Kaltenborn, § 129. Pöhls, S. 479. Jacobsen, S. 276. Imhorst, Handlexicon, S. 214. Tecklenborg, Handbuch, § 8. v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 148. Engelbrecht, Der wohlunterwiesene Schiffer, S. 19.

[44]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 126. Imhorst, Handlexicon, S. 214.

erforderlich, die auf dem Connossemente selbst oder in einem separaten Papier enthalten sein kann. Bei der Cession ist wesentlich, daß auch der Empfang des Werthes vom Cedenten erklärt ist. War dagegen das Connossement zugleich an Ordre des Destinatairs, oder bloß an Ordre gestellt, so kann es auch durch Indossement, gleich einem Wechsel, übertragen werden. Auch weitere Uebertragungen durch Indossement sind nach bestehender Usance nur dann statthaft, wenn die voraufgehenden Indossemente oder Cessionen zugleich an Ordre lauteten [45].

Ist die Legitimation hiernach äußerlich in Ordnung, so ist der Schiffer zur Auslieferung befugt, die Aechtheit der Urkunden braucht er nicht zu prüfen, es sei denn, daß Verdacht erregende Umstände vorliegen [46].

Treten mehrere Inhaber von Connossementen auf, welche alle formell in Ordnung sind, so darf der Schiffer an keinen derselben abliefern, sondern muß die Ladung bei Gericht deponiren und daselbst um Bestellung eines Curators bitten. Ist die größere Glaubwürdigkeit des einen Inhabers vor den übrigen den Umständen nach erkennbar, so kann der Capitain auch an diesen ausliefern, und soll nach Holländischem Rechte derjenige, welcher ein auf seinen Namen lautendes Connossement besitzt, vor demjenigen den Vorzug haben, der ein an Ordre gestelltes vorzeigt [47].

Sollten die Absender von dem Schiffer die Ladung reclamiren, bevor er sie ausgeantwortet hat, so darf der Schiffer diesem Verlangen nur Folge geben, wenn sie noch im Besitze sämmtlicher Connossemente sind, da der rechtmäßige Inhaber des Connossements vor dem nicht bezahlten Absender den

---

[45]) v. Kaltenborn, § 110. Pöhls, S. 453 f. Tecklenborg, Handlexicon, S. 5, 113 f. und Handbuch, § 49. — Vergl. v. Kaltenborn, § 107, Nr. 4, welche Stelle mit § 110 nicht im Einklang steht.

[46]) Pöhls, S. 475. v. Kaltenborn, § 119, Nr. 5.

[47]) Pöhls, S. 476. v. Kaltenborn, § 119, Nr. 5. Tecklenborg, Handlexicon, S. 114 und Handbuch, § 49.

Vorzug hat, ohne Unterschied, ob letzterer noch Eigenthümer der Waare ist oder nicht. Befindet sich der Destinatair noch in der Disposition seines Vermögens, so darf der Schiffer ihm die Ausantwortung der Ladung ohne einen entgegenstehenden gerichtlichen Befehl nicht vorenthalten, wenn auch die Absender seine Insolvenz befürchten. Ist er bereits fallit, hat aber vorher das Connossement noch an einen Andern ordnungsmäßig übertragen, so muß der Schiffer an diesen liefern, da sich die etwaige mala fides des Inhabers für ihn nicht erkennen läßt[48]).

2) Der Schiffer darf nur gegen Zahlung der Fracht abliefern. Dennoch darf er die Güter nicht so lange am Bord behalten, bis die Fracht gezahlt ist, sondern muß sie ausladen, damit der Destinatair die Waare besehen kann. Er kann jedoch bei Verdacht der Zahlungsunfähigkeit des Empfängers oder in streitigen Fällen die Güter an einem sicheren Orte, wo möglich gerichtlich deponiren und mit der Zeit sich gerichtlich autorisiren lassen, so viel davon zu verkaufen, als zur Deckung der Fracht, Unkosten und etwaige Havarie nöthig scheint. (Siehe II. 4) Cautionsleistung wegen der Frachtsumme braucht sich der Schiffer statt Zahlung nicht gefallen zu lassen[49]).

3) Wird die Empfangnahme der Waaren verweigert oder verzögert, oder kann die Ablieferung nicht geschehen, weil die Connossemente nicht in Ordnung sind, so muß der Schiffer im ersten Falle deshalb Protest erheben und den Befrachter unverzüglich davon benachrichtigen, in beiden Fällen aber die Waare auf des letzteren Gefahr und Kosten sicher

---

[48]) Vgl. Erkenntnisse des OAGerichts zu Lübeck vom 12. April 1843, (Seuffert, I. Nr. 396) und vom 22. December 1849, (Seuffert, VI. Nr. 241), so wie die dort allegirten Präjudicien. Tecklenborg, Handlexicon, S. 112 f.

[49]) v. Kaltenborn, § 119, Nr. 15, § 131. Pöhls, S. 580 f. v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 278 f. Tecklenborg, Handlexicon, S. 143 und 341, Handbuch § 50. Sentenz des Obergerichts zu Rostock vom 25. August 1851. (Rostocksche Rechtsfälle. Zweite Fortsetzung, S. 187.)

deponiren und verfahren wie sub Nr. 2. Dies ist namentlich im Preußischen, Spanischen und Holländischen Rechte ausdrücklich ausgesprochen. Letzteres erklärt: Weigert sich der Consignatair, die Güter zu empfangen, so ist der Verfrachter oder der Schiffer befugt, nach erhaltener Autorisation des Richters, die Güter bis zum Belauf der Fracht, Unkosten und Havarie, theilweise oder wenn es nöthig ist, sämmtlich zu verkaufen, unter der Bedingung, daß er den Ueberschuß in gerichtliche Verwahrung gebe, und vorbehaltlich seines Regresses für so viel, als er etwa zu kurz gekommen sein sollte, gegen den Befrachter oder Ablader [50]).

4) Wird vermuthet, daß Ladungsgegenstände während der Reise beschädigt oder vernichtet worden, oder haben solche über Bord geworfen, oder an Seeräuber, Kaper ꝛc. überliefert werden müssen, so ist der Capitain verbunden, solches sofort bei seiner Ankunft und vor Oeffnung der Luken den Ladungsempfängern anzuzeigen und ihnen die Ursachen der Beschädigung oder Vernichtung zu seiner Rechtfertigung schriftlich mitzutheilen. Dies geschieht durch eine Erklärung des Schiffers, welche Seeprotest genannt wird. Der Schiffer muß sodann die Besichtigung der Ladung sowohl hinsichtlich des Verschlusses der Luken, als auch der Garnirung und Stauung von Seiten der Empfänger gestatten, und in diesem Falle auch von seiner Seite Besichtiger hinzuziehen [51]). Wo obrigkeitlich beeidigte Besichtiger

[50]) v. Kaltenborn, § 119, Nr. 12. Tecklenborg, Handlexicon, S. 5, 143, 341, und Handbuch l. c. v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 267.

[51]) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 260. Tecklenborg, Handlexicon, S. 30, 58, 389 f. Die Hamburgische Verordnung vom 27. März 1786, § 9, schreibt vor: „Wenn die Güter durch Havarie oder andere außerordentliche Zufälle an der Fastage oder Emballage beschädigt sind, so soll der Schiffer solche nicht aus der Lage nehmen, sondern dem Kaufmanne davon zeitig Nachricht geben, damit er wegen der Löschung oder allenfalls vorgängiger Besichtigung durch die Schiffer-Alten, ob die Waaren auch gut garnirt oder gestauet gewesen, so wie er es am Besten findet, ver-

angestellt sind, gebührt diesen die Besichtigung, sonst kann auch eine gerichtliche Besichtigung vor oder bei der Entlöschung beantragt werden. Nach Holländischem Rechte kann solche, wie überhaupt gerichtliche Untersuchung und Schadensabschätzung von jedem Theile gefordert werden.

Bei zufälligen Seeschäden, Seewurf rc. ist der Schiffer endlich verpflichtet, dem Empfänger der Ladung die desfallsigen Beweismittel zu liefern, deren er dritten Personen, namentlich den Assecuradeurs gegenüber, zur Geltendmachung seiner Enschädigungsforderung bedarf. Diese Verpflichtung beschränkt sich jedoch auf dasjenige Beweismittel, welches nach Seegebrauch in solchen Fällen regelmäßig gefordert wird, nämlich die Verklarung, und darf der Schiffer daher, wenn solche gefordert wird, sein Schiffsvolk nicht vor Ablegung derselben entlassen [52]). (§ 112.)

5) Ueber die geschehene Ablieferung der Waaren ist der Schiffer berechtigt, sich eine Quitung ausstellen, auch das Connossement sich zurückgeben zu lassen. Letzteres allein giebt keinen genügenden Beweis für die Ablieferung, da der Schiffer mehrere Exemplare der Connossemente in Händen behalten haben kann. Eine reine Quitung kann der Schiffer nur verlangen, wenn er die Güter in jeder Beziehung laut Connossement abgeliefert hat, sonst muß er sich eine Quitung mit Protesten und Reservationen gefallen lassen [53]).

---

fahren könne, widrigenfalls er, wenn er, besonders im Hafen, die Lage eigenmächtig gebrochen, den sich etwa ereignenden Defect unausbleiblich vergüten muß." Vgl. Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 30. April 1853. (Hamburgische Rechtsfälle, Bd. II. S. 720.)

[52]) v. Kaltenborn, § 119, Nr. 11. Tecklenborg, Handbuch, § 48. Imhorst, Handlexicon, S. 214. Vergl. auch Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 27. April 1846, (Seuffert, Archiv, I. Nr. 348), wo die Bedingungen enthalten sind, unter welchen der Beschädigte von den Versicherern Entschädigung erwarten kann.

[53]) v. Kaltenborn, § 119, Nr. 10.

D. Der Schiffer hat ferner für eine möglichst rasche Reise und schnelle Expedition im Bestimmungshafen zu sorgen. Zu dem Ende muß er:

1) Sobald das Schiff zum Auslaufen bereit ist, den ersten günstigen Wind[54]) zum Absegeln benutzen. Er soll den Wind nicht verliegen, aber auch den günstigen Moment zum Absegeln abwarten. Der Schiffer, welcher auf Stückgut anlegt, braucht erst dann in See zu gehen, wenn er eine ausreichend volle Ladung eingenommen hat, und nur von diesem Zeitpunkte ist die Verpflichtung des Schiffers „mit erstem günstigen Winde zu segeln", welche auch gewöhnlich in den Connossementen ausdrücklich hervorgehoben ist, zu verstehen. Nach Römischem Rechte (L. 3. Cod. de naufragiis XI. 5.) durfte vom 1. October bis zum 1. April kein Schiff in See gehen, nach den Hanseatischen Recessen nicht von Martini bis Petri, vom 10. November bis 22. Februar.

2) Der Schiffer muß so viel als möglich den kürzesten Weg wählen, oder doch eine übliche Route nehmen, wenn, wie z. B. wegen Passatwinde, der geographisch kürzeste Weg nicht eingeschlagen werden kann. Wegen dringender Umstände, namentlich wegen Wind und Wetter, Beschädigung des Schiffes, bedeutender Krankheiten rc. am Bord, Verlust an den nothwendigsten Mannschaften, sei es durch Tod, Desertion oder sonst, wegen Mangels an Proviant, Wasser rc., bei Verfolgung durch den Feind oder Seeräuber, oder wenn der Bestimmungshafen blokirt ist, darf der Schiffer von seinem Course abweichen und einen Nothhafen suchen. Er muß jedoch in den nächsten sicheren Hafen einlaufen, und im Fall der Blokade seinem Befrachter Nachricht geben und weitere Ordres abwarten. Auch

---

[54]) v. Kaltenborn, § 64, 1. Entscheidung des Obergerichts zu Rostock vom Jahre 1845. (Rostocksche Rechtsfälle, I. S. 118, Nr. 6.) Vergl. von Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 145.

um einem in der Nähe befindlichen Schiffe zu Hülfe zu kommen, darf vom Course abgewichen werden[55]).

Der bloße Ausbruch eines Krieges zwischen dem Lande, welchem der Bestimmungshafen angehört und einem andern See-Staate ist nicht einmal für Schiffe, welche diesem letztern angehören, ein genügender Grund, um ohne andere hinzutretende Umstände die Fortsetzung der Reise für illegal oder für factisch so gefährdet zu halten, daß ein neutraler Hafen gesucht werden müßte. Denn wenngleich sowohl ältere, als neuere Schriftsteller den Satz aufstellen, daß der Ausbruch eines Krieges ohne Weiteres die Folge habe, daß der Seehandel wenigstens zwischen den Angehörigen der kriegführenden Mächte nicht gestattet sei und als illegal behandelt werde[56]), und zum Theil so weit gehen, daß sie annehmen, es unterliege das bei demselben betheiligte Eigenthum sowohl der gesetzwidrig handelnden eigenen Unterthanen, als das der Unterthanen des Feindes der Confiscation, wenn der Verkehr mit Wissen, daß ein Kriegszustand Statt finde, fortgesetzt wird, so gehören doch diese Grundsätze überhaupt mehr der Theorie an, und sind durch die Art der neuern Kriegführung nicht bestätigt[57]), auch nach Aufstellung der Grundsätze des Pariser Friedens vom 30. März 1856 (§ 50) vollends als beseitigt anzusehen. Zu denjenigen Umständen, welche dagegen das Einlaufen in einen neutralen Hafen zu rechtfertigen geeignet sind, gehören für Schiffe, welche der dem Lande des Bestimmungshafen feindlichen Kriegspartei angehören, unter ande-

---

[55]) v. Kaltenborn, § 64, 6. Tecklenborg, Handlexicon, S. 6, und Handbuch, § 16. Entscheidungen des Gerichts zu Rostock vom 14. October 1806, und der Juristen-Facultät zu Göttingen, auf Grund von Langenbeck, Anmerkungen zum Hamb. Schiffs- und Seerecht, ad Art. 32, S. 75. (Rostocksche Rechtsfälle, I. S. 123 und 124.)

[56]) v. Kaltenborn, Bd. II. § 221.

[57]) Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 18. October 1851. (Entscheidungen in Hamburgischen Rechtssachen, Bd. II. S. 529 ff.)

ren die Nachricht, daß Schiffe ihrer Nationalität in dem betreffenden Bestimmungshafen oder dessen Revier aufgebracht oder mit Embargo belegt worden sind oder werden sollen; oder wenn die Regierung des Landes, welchem das Schiff angehört, durch öffentliche Bekanntmachungen oder durch Mittheilung ihrer Agenten (Consuln u. dgl.) Warnungen gegen das Einlaufen in die betreffenden Plätze erläßt. Die bloße Nachricht, daß der Bestimmungsplatz von Seiten der Kriegspartei, welcher das Schiff angehört, blokirt sei, ist (mindestens) nicht (unbedingt) ein Grund zum Unterbrechen der Reise. Der Schiffer, wenn er nicht etwa Contrebande oder dergl. führt, muß versuchen, ob er zurückgewiesen wird [58]).

Außer den Fällen der Noth oder wo die Pflicht der Menschlichkeit es gebietet, ist es dem Schiffer nicht gestattet, einen andern als den Bestimmungshafen anzulaufen, es sei denn, daß er durch die Certepartie hiezu Erlaubniß habe, oder daß er solche Zwischenörter anlief, die von Schiffen gewöhnlich, namentlich auf langen Reisen besucht werden [59]). Das Anlaufen von Zwischenhäfen wird „Escalen machen“ oder auch „Plätze angehn“ genannt [60]). Jede Abweichung von dem geraden Course heißt im Allgemeinen eine Detour. Das Warten auf Convoie oder Aufsuchen eines solchen gilt nicht als Abweichung von der Reise, wenn nur der Schiffer nach bester Ueberzeugung gehandelt hat [61]).

Ein Schiff, das nach mehreren Plätzen bestimmt ist, hat dieselben nach der beredeten oder stillschweigend selbstverständlichen Reihenfolge zu befahren, wenn nicht ausdrücklich dem Schiffer freie Wahl gelassen ist [62]).

---

[58]) Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 18. October 1851, cit.

[59]) Hanseatisches Seerecht III. 15.

[60]) v. Soden und Tobiesen, S. 126, 135 und 297.

[61]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 121.

[62]) Tecklenborg, Handbuch, § 16.

Bei neblichtem Wetter soll der Schiffer nach specieller Vorschrift des Rostocker Stadtrechts, VI. 2. Art. 8 ohne Noth nicht fahren, wenn Gefahr für das Schiff zu befürchten ist.

3) Bei Ankunft am Bestimmungsplatze muß sich der Schiffer sobald als möglich bei seinem Addressaten melden, und wenn solcher nach sorgfältig angestellter Erkundigung nicht aufzufinden ist, sich an ein respectables Handlungshaus, resp. den Consul wenden[63]). Ist der Capitain an Ordre addressirt, so meldet sich der Addressat; geschieht dies nicht sogleich, so muß der Schiffer seine Ankunft öffentlich bekannt machen lassen. Auch dann kann er seine Ankunft in dieser Weise anzeigen, wenn er, wie z. B. bei Stückgütern, für mehrere Ladungsempfänger geladen hat, da man ihm in solchem Falle die mündliche Anzeige bei jedem einzelnen nicht ansinnen kann. Der Regel nach läßt der Schiffer die Anzeige durch einen Makler besorgen[64]). Bei der Entladung muß er sich demnächst möglichst beeilen.

E. Der Schiffer soll das Schiff ohne Noth weder bei Tage, noch besonders bei Nacht verlassen. Während der Reise ist diese Vorschrift strenge zu beobachten; so lange das Schiff noch im Hafen liegt, soll er des Nachts auch der Regel nach sich an Bord befinden. Immer muß der Capitain, wenn er von Bord geht, einem Officier das Commando übergeben. Nach Spanischem Rechte soll der Schiffer in keinem Falle beim Ein- und Auslaufen der Häfen das Schiff verlassen[65]).

F. Ohne Genehmigung der Rheder und, wenn das Schiff ganz befrachtet ist, der Befrachter darf der Schiffer keine Güter für eigene Rechnung an Bord nehmen, und, um seines Amtes

---

[63]) Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 15. October 1853. (Hamburgische Rechtsfälle, Bd. II., S. 755. f)

[64]) Pöhls, S. 473. v. Kaltenborn, § 119, Nr. 18.

[65]) Hanseatisches Seerecht, III. 3. v. Kaltenborn, § 63, 6 und § 64, 3. Jacobsen, S. 122.

besser warten zu können, alles weitläuftigen Handels sich gänzlich entschlagen [66]. (§ 133, 4.)

II. Außer der technischen Leitung des Schiffsunternehmens sind in der Fremde nachstehende Besorgungen noch Sache des Capitains:

1) Er hat die Frachtgelder von dem Ladungsempfänger so rasch als möglich einzuziehen [67] und sie dem Rheder zu remittiren, und zwar in Prima- und Secunda-Wechseln auf verschiedenen Wegen [68].

2) Die Rheder hat er sowohl während der Reise, so oft es angeht, als auch nach Ankunft am Bestimmungshafen, während des dortigen Aufenthalts und vor dem Wiederabgange von allen vorkommenden wesentlichen Ergebnissen zu benachrichtigen [69].

3) Die Verfrachtung wird in der Fremde zuweilen durch einen Correspondenten der Rhederei besorgt. Ist solcher nicht vorhanden und sonst nichts Anderes bestimmt, so ist es Sache des Schiffers, das Schiff zu verfrachten. Er hat dabei das Interesse der Rhederei auf's Sorgfältigste wahrzunehmen, und darf insbesondere seines Privatvortheils wegen keine nützliche Fracht ausschlagen [70]. Er muß auch für die gehörige und vollständige alle wesentlichen Angaben enthaltende Ausfertigung des Contracts Sorge tragen; wohin auch die genaue Angabe der Liegetage (ob laufende oder nur Arbeitstage) für Laden und Löschen gehört, so wie die Angabe der Vergütung für jeden Tag (Liegegeld), den das Schiff länger als festgestellt ist, auf gänz-

---

[66] Hanseatisches Seerecht, III. 4. v. Kaltenborn, § 63, 3, § 78, 7, § 117. Tecklenborg, Handbuch, § 12. v. Soden und Tobiesen, S. 152.

[67] Tecklenborg, Handlexicon, S. 143.

[68] Imhorst, Handlexicon, S. 220.

[69] v. Soden und Tobiesen „Nauta", S. 266—69. Tecklenborg, Handlexicon, S. 367. v. Kaltenborn, § 64, 10, § 72.

[70] v. Kaltenborn, § 62, 8, § 63, 4. Tecklenborg, Handlexicon, S. 366.

liche Be- oder Entladung warten muß. Ferner wer die Stauer-, Lade- und Entlöschungs-, so wie die Hafenunkosten zu bezahlen hat, da sie sonst stillschweigend vom Schiffe getragen werden müssen; auch wann die bedungene Fracht bezahlt wird, und wem das etwa nöthige Leichtergeld zur Last fällt [71]).

4) Der Schiffer hat in dringenden Fällen eine Dispositionsbefugniß über Schiff und Ladung [72]). Die Dringlichkeit ist nach den Umständen zu bestimmen:

a. In Fällen der Seegefahr, wo es für das Leben absolut gefährlich ist, noch auf dem Schiffe zu bleiben, darf der Schiffer dasselbe mit der Mannschaft verlassen, und es Wind und Wellen Preis geben. Doch soll er die kostbarsten Gegenstände von Schiff und Ladung zu retten suchen. Auch darf er in nothgedrungenen Fällen zur Rettung des Schiffes in Seegefahr einzelne Theile des Schiffes und der Ladung vernichten, Taue, Anker, Masten ꝛc., Frachtstücke über Bord werfen ꝛc. Doch ist er hiebei natürlich auf das Nothwendigste beschränkt. (Vgl. I. 2 und § 112.)

b. Der Schiffer darf ferner in dringenden Fällen, wenn es zur Fortsetzung der Reise nothwendig ist, also namentlich Zwecks Ausbesserung, Verproviantirung und sonstiger Ausrüstung des Schiffes, zur Auszahlung der nothwendigsten Löhnung ꝛc. Geld aufnehmen, und Schiff und Ladung, zusammen oder einzeln, auch in Verbindung mit der Fracht dafür verpfänden, verbodmen. Zuvor muß er jedoch auf andere Weise, durch Ziehung von Wechseln ꝛc. sich Geld zu verschaffen suchen. Auch hat er sich hierüber mit dem etwa vorhandenen Correspondenten der Rheder zu berathen, und möglichst mit der Rhederei selbst zu correspondiren.

---

[71]) Imhorst, Handlexicon ꝛc. S. 211.

[72]) v. Kaltenborn, § 62, 10 und 11. Tecklenborg, Handlexicon ꝛc. S. 366.

c. In gewissen äußersten Fällen kann der Schiffer auch zum Verkauf von Schiff und Ladung schreiten. In Bezug auf die Ladung ist man hierin nicht so streng, doch rechtfertigt den Verkauf von Ladungsgegenständen nur Nothstand oder das Interesse der Ladungsbetheiligten [73]). Der Verkauf soll öffentlich geschehen und in der Regel erst nach erhaltener gerichtlicher Erlaubniß [74]). Solche Fälle sind:

α. Wenn der Schiffer zur Fortsetzung der Reise nothwendig Geld braucht, und dasselbe sonst auf keine Weise, weder durch Wechselziehung auf seinen Rheder, noch durch Bodmerei, erhalten kann. Er kann dann von der Ladung so viel verkaufen, als zur Befriedigung des unmittelbaren Bedürfnisses nothwendig ist.

β. Auch bei beschädigten Gütern und wenn mit Gewißheit zu befürchten ist, daß Waaren verderben oder sich sehr verschlechtern [75]), ist der Schiffer im Interesse des Eigenthümers zum Verkauf so befugt, wie verpflichtet.

γ. Desgleichen wird der Schiffer unter besonderen Umständen im Interesse der Rheder, damit ihnen die Fracht nicht für so lange Zeit entzogen werde, und das Schiff nicht so lange unthätig sei, z. B. wenn das Schiff wegen unterwegs erfahrener Blokirung des Hafens umkehren muß, zum Verkaufe der Ladung berechtigt sein, falls er sich durch Deponirung derselben an einem sichern Orte nicht schon sollte helfen können [76]). (Siehe auch C. 2.)

δ. Auch zum Verkauf einzelner Schiffstheile, die zur Fortsetzung der Reise nicht nothwendig gebraucht werden, auch

---

[73]) Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 14. December 1854. (Entscheidungen in Hamburgischen Rechtssachen, Bd. II. S. 920.)

[74]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 5 und Handbuch § 18 und 28. Imhorst, Handlexicon, S. 211. v. Soden und Tobiesen, „Nauta" S. 281.

[75]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 407.

[76]) v. Kaltenborn, § 62.

eines Theiles der Schiffsvictualien[77]) ist der Schiffer in dringenden Fällen und soweit es mit dem Interesse der Rheder in Einklang steht, befugt, und sogar zum Verkauf des ganzen Schiffes. Letzteres ist namentlich dann der Fall, wenn sich das Schiff, sei es durch Seeschaden oder in Folge von natürlichem Verderb oder Baufälligkeit, in einem so seeuntüchtigen Zustande befindet, daß die Reparaturkosten im Verhältniß zum Werth des Schiffes zu groß sein würden. Außer diesem Falle können Gründe der Zweckmäßigkeit und der Rathsamkeit den Verkauf des Schiffes nicht rechtfertigen. Jedoch kann der regelmäßig erforderlichen absoluten Unreparirbarkeit die relative ausnahmsweise dann an Wirksamkeit gleichstehen, wenn die Hindernisse der Reparatur entweder gar nicht zu heben gewesen sein sollten, oder doch erst so spät hätten beseitigt werden können, daß das Schiff in der Zwischenzeit völlig irreparabel geworden sein würde. Der Mangel an den zur Reparatur erforderlichen Geldern oder die Schwierigkeit, Geld auf Bodmerei zu erhalten, kann, wenn jemals, doch nur unter ganz außerordentlichen Umständen zum Verkaufe berechtigen [78]).

Vernothwendigt sich der Verkauf des Schiffes, so wird von der Behörde, bei welcher der Schiffer die Erlaubniß zum Verkaufe nachsucht, die sog. Condemnationsacte ausgestellt, aus welcher hauptsächlich die Ursache des Verkaufs und der Beschädigung am Schiff hervorgehen muß [79]). Auch in dem Falle wird der Schiffer zum Verkauf des ganzen Schiffes befugt

---

[77]) Hanseatisches Seerecht XI. 2. 3.

[78]) Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 15. März 1855. (Hamburgische Rechtsfälle, Bd. II. S. 1017.)

[79]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 109 und Handbuch § 29. Vergl. auch Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 30. April 1840 (Hamburgische Rechtsfälle. Neue Folge. Bd. I. S. 195), wo der Verkauf des Schiffes auf Grund des vor Gericht beeidigten Erachtens dreier Sachverständigen, welche das Schiff für seeunfähig erklärten und deshalb condemnirten, für gerechtfertigt gehalten ist.

sein, wenn die dringendste Gefahr vorliegt, daß das Schiff dem Rheder ohne den schleunigen Verkauf unwiderruflich verloren geht, z. B. bei einem ausbrechenden Kriege, wenn es voraussichtlich der Confiscation oder Beschlagnahme nur durch einen Verkauf an einen Ausländer zu entziehen ist. Einzelne Particularrechte erwähnt noch v. Kaltenborn § 62.

5) Unvorhergesehene Umstände können den Schiffer auch berechtigen und verpflichten, von der ihm ertheilten ausdrücklichen Instruction abzugehen. Z. B. können ein während der Reise ausgebrochener Krieg, oder das Fallissement des empfohlenen Correspondenten, oder das des Rheders, eine ganz andere Handlungsweise als die vorgeschriebene nothwendig machen [80]).

6) In Fällen [81]) des Schiffbruchs, d. i. wenn das Schiff durch äußere Macht, sei es durch Sturm, Ansegelung, Stoßen, Stranden oder sonst so beschädigt wird, daß es untergeht oder als verloren betrachtet werden muß, so wie in Fällen von Havarie oder Seeschaden, d. i. wenn Schiff oder Ladung durch Unfälle der See beschädigt sind, ersteres jedoch nicht in dem Grade, daß es nicht wiederhergestellt werden könnte, hat der Capitain diejenigen Maßregeln zu ergreifen und auszuführen, welche das Interesse von Leuten, Schiff und Ladung gebietet. Sein Bestreben muß einerseits zuvörderst auf Rettung und Bergung der ihm anvertraueten Personen und Sachen gehen, und ist es demnächst seine Aufgabe, über Mannschaft, Schiff und Ladung auf die den Umständen nach zweckmäßigste und vortheilhafteste Weise zu disponiren. (§ 138 und II. 4.) Andererseits hat der Schiffer die Ursachen seines Unfalles und sein eigenes Verhalten während desselben nach Möglichkeit klar zu stellen, die Größe des entstandenen Schadens zu constatiren,

---

80) Tecklenborg, Handlexicon, S. 366.

81) v. Soden u. Tobiesen, „Nauta“, S. 126 f. 205 f. 238 f. 260 und 61. Tecklenborg, Handlexicon, S. 31, 32 und 387.

und endlich seine weiteren Dispositionen durch öffentliche Documente zu rechtfertigen.

Zu dem Ende muß der Schiffer insbesondere im Strandungsfalle, wenn das Schiff ohne Entlöschung nicht wieder abgebracht werden kann, nach in den in § 85 angedeuteten Vorschriften verfahren. Hat er in diesem Falle die Sicherstellung der geborgenen Sachen beschafft, oder ist er im Havariefalle in einen Hafen resp. Nothhafen eingelaufen, so muß er sofort bei der Behörde des Strandungs- oder Hafenplatzes seinen Protest anmelden, das Schiffsjournal überreichen und die Besichtigung seines Schadens beantragen. Sobald diese unter Zuziehung von Sachverständigen oder durch solche in Gegenwart eines Notars geschehen ist[82]), schreitet er zur Verklarung oder wenigstens zur Ablegung des Seeprotestes (§ 112). Hat der Schiffer auf hoher See Schiffbruch gelitten und landet ohne Schiff, so muß er sofort bei der Behörde des Landungsplatzes Verklarung ablegen, so lange die Mannschaft noch zur Stelle ist.

In allen Fällen, wo Schiff oder Ladung ganz oder theilweise geborgen sind, hat sich der Schiffer zur Unterstützung bei seinen weitern Dispositionen einen Correspondenten zu wählen (§ 89), und seine Wahl wo möglich auf ein respectables Handlungshaus zu richten, damit er keinen unreellen Leuten in die Hände falle.

Nach geschehener Besichtigung muß er auch die Taxirung des Schadens beantragen. Die Taxirung des Schiffes hat bei demnächstiger Wiederinstandsetzung des Schiffes als Richtschnur zu dienen, weil die Assecuradeurs keinen Schaden über die Taxe

---

[82]) Die Sachverständigen sollen nach der Hamburgischen Assecuranz-Ordnung, Tit. 11, Art. 6, beeidigt, allemal müssen sie jedoch daran erinnert werden, daß sie ihre Depositionen nöthigenfalls zu beeidigen haben würden. Vgl. Erkenntniß des OA.-Gerichts zu Lübeck vom 30. April 1840, l. c. S. 198.

ersetzen[83]). Entdeckt der Schiffer bei der Reparatur des Schiffes, daß der Schade größer ist, als er vorher erkannt wurde, so hat er eine wiederholte Besichtigung zu veranlassen. Besonders findet eine solche dann statt, wenn das Schiff entlöscht ist und gekielholt wird, um es unter Wasser zu untersuchen. Nach beendigter Reparatur muß eine neue Besichtigung, um die Seefähigkeit des Schiffs zu constatiren, stattfinden. Auch muß der Werth des Schiffs mit Inventarium im beschädigten Zustande taxirt werden, weil derselbe bei der Vertheilung der Havariebeiträge zur Frage kommt.

Der Schiffer muß sehr ausführlich über seinen Unfall an die Rheder berichten und das Verfahren angeben, welches er einzuschlagen gedenkt. Er muß namentlich berichten, ob er zur Havarie habe schreiten müssen[84]), oder den Schaden seiner Unbedeutendheit wegen für Schiffsrechnung ausbessern lassen werde. Ist der Schade von großer Bedeutung, so muß der Schiffer auch an die Ladungsempfänger, so wie an die Assecuradeurs von Schiff und Ladung, falls ihm solche bekannt sind, berichten, und von ihnen, wie von den Rhedern Verhaltungsbefehle erbitten.

Den Rhedern hat der Schiffer insbesondere auch das Handlungshaus zu melden, an welches er sich gewandt, um die nöthigen Gelder zu erhalten, und um Anweisung für die ferneren Gelder zu bitten. Soll der Schiffer sodann für den Havariebetrag Geld auf Bodmerei aufnehmen, so muß er sich bemühen, dasselbe so billig als möglich zu erhalten, und sich wenn möglich gerichtlich bescheinigen lassen, daß er sich kein wohlfeileres Geld habe verschaffen können. Die aufgenommene Summe und die

---

83) Der Preußische Entwurf des Deutschen Handelsrechts, § 566, bestimmt anders, und sollen nach demselben der Schadensberechnung die wirklich verwendeten Reparaturkosten zu Grunde gelegt werden. Siehe die Kritik dieses Entwurfs (XXVIII.) in der Hamburger B.-H. vom 8. Mai 1857. Nr. 13,979.

84) v. Soden und Tobiesen, S. 205.

Größe der Prämie muß er dem Rheder genau melden, damit dieser die Möglichkeit hat, den Bodmereibrief einzulösen. — Hat der Schiffer den Havariebetrag für Rechnung des Rheders durch Wechsel bezogen, so muß er nicht bloß letzterem die Summe und das Ziel des Wechsels melden, damit er zur rechten Zeit decken könne, so wie den Cours, zu welchem er das Geld empfangen hat, sondern auch an den Bezogenen die nöthige Advise richten.

Den gesammten Havariebetrag erfährt der Schiffer aus der Generalrechnung, welche der Correspondent aufmacht. Der Schiffer muß dazu alle Rechnungen der Handwerker und Lieferanten einfordern, und sie mit seiner eigenen Rechnung über seine Volksheuer, Alimentation der Schiffsbesatzung und seine baaren Auslagen einreichen. Die Richtigkeit der Rechnung muß gerichtlich attestirt werden.

Der Schiffer, welcher bis zur Beendigung der Havarieangelegenheit am Platze verbleiben muß, um Alles persönlich zu betreiben und zu leiten, läßt sich nach Beendigung derselben eine gerichtliche Ausfertigung seines Seeprotestes oder ein Havarieattest, eine Ausfertigung der abgelegten Verklarung, so wie der gerichtlich aufgenommenen Besichtigungs- und Taxationsprotocolle zustellen, auch alle sonstigen Beweisstücke für die Havarie, namentlich die Generalrechnung mit den Belägen (damit der Dispacheur das Detail jeder Rechnung ersehen könne) und eine Abschrift des gerichtlich attestirten Bodmereibriefes aushändigen. Alle diese Documente nimmt er mit sich nach seinem Bestimmungsorte, oder schickt dieselben, wie es in vielen Fällen gebräuchlich, mit der Post an den Empfänger der Ladung oder seinen Correspondenten am Bestimmungsorte. Sobald er selbst mit seinem Schiffe dort angelangt ist, macht er die Ladungsinteressenten mit der Havariesumme und event. Bodmereizeichnung bekannt, und fordert vor Oeffnung seiner Schiffsluken von ihnen eine schriftliche Erklärung, daß sie den die Ladung treffenden Beitrag zur Havarie und Bodmerei nach aufgemachter

Dispache unweigerlich bezahlen würden. Liefert ein Schiffer vorher die Ladung aus, so muß er für allen seinen Rhedern dadurch entstehenden Nachtheil aufkommen.

III. Nach Beendigung der Reise und Rückkehr in die Heimath ist der Schiffer zur Rechnungsablage[85]) über seine gesammten Einnahmen und Ausgaben verpflichtet, und hat die bedeutenden Ausgabepöste durch Quitungen zu belegen. Nach den alten Seerechten, namentlich nach dem Hanseatischen hat der Schiffer sämmtliche Rheder zu einer Versammlung einzuladen und soll in solcher die Rechnungsablage geschehen. Jetzt geschieht sie, wo mehrere Rheder sind, regelmäßig vor dem Correspondentrheder[86]). Außerordentliche Ausgaben, z. B. in Havariefällen, sollen der Regel nach obrigkeitlich bescheinigt sein.

Zweites Kapitel.

Disciplin über das Schiffsvolk.

I. Die Disciplinargewalt des Capitains[1]).

§ 132.

Die ganze Mannschaft ist für die Dauer ihres Dienstverhältnisses der Disciplin des Capitains unterworfen (§ 131, I. B, 2). Derselbe hat das Recht wie die Pflicht, eine specielle

[85]) v. Kaltenborn, § 72. Hanseatisches Seerecht XII. 1, 2. v. Soden und Tobiesen, S. 350.

[86]) Entscheidung des OA.-Gerichts zu Parchim vom 22. Januar 1829. (Rostockſche Rechtsfälle I. S. 10 fine.)

[1]) v. Kaltenborn, § 76.

Aufsicht und Controle über die Mannschaft zu führen. Die Disciplinargewalt des Capitains hat denselben Charakter wie das Recht des Meisters über seine Gesellen, und des Dienstherrn über seine Leute, ist jedoch von größerem Umfange und mit größerer Strenge zu handhaben. Sie rechtfertigt sich im Hinblick auf das Leben der Personen und die Größe des Capitals, welche den Händen des Schiffers anvertraut sind, so wie durch die Gefährlichkeit und Unbeständigkeit der Elemente. Wenn beides einerseits eine unausgesetzte Aufmerksamkeit von Seiten des Schiffers erheischt, so müssen auf der andern Seite dem Schiffer auch die Mittel in die Hand gegeben sein, die Ausführung seiner zur Handhabung von Schiff und Ladung gemachten Anordnungen von seinen Leuten ohne Zögern und augenblicklich zu erwirken.

Diese Mittel bestehen:

1) In der genauen und speciellen Bestimmung aller dem Schiffsvolke obliegenden Verpflichtungen, so wie der ihnen dagegen vom Capitain zu gewährenden Gegenleistungen — Schiffsordnung — (§ 133—141), so wie

2) in dem Recht des Capitains, event. der Disciplinarbehörde, die in der Erfüllung ihrer Obliegenheiten säumigen und nachlässigen Leute mit Strafe zu belegen (§ 142).

II. Die Schiffsordnung.

A. Die Pflichten des Schiffsvolks.

1) Im Allgemeinen[1]).

§ 133.

Die einzelnen allgemeinen Pflichten des Schiffsvolks sind folgende:

1) Sobald die Mannschaft in Folge des Heuervertrages den Dienst auf dem Schiffe angetreten hat (§ 140), ist sie der

---

[1]) v. Kaltenborn, § 76. Pöhls, S. 255—258.

Schiffsordnung unterworfen. Insbesondere ist sie nicht nur schuldig, allen Anweisungen des Capitains ohne Widerrede pünktlich nachzukommen und durch bescheidene Antworten zu erkennen zu geben, daß sie die ihr ertheilten Befehle verstanden hat, sondern sie hat auch Alles zu vermeiden, was zur Störung der Ordnung und Eintracht führen könnte[2]). Insbesondere sollen sie an Bord nicht spielen[3]), keine Gastereien halten[4]) und darf Niemand Branntwein oder sonstige geistige Getränke, oder mehr Taback, als sein eigener Verbrauch auf einer Reise erfordert, an Bord bringen; letzteres nach Vorschrift der Wismarschen Musterrolle nach Ermessen des Schiffers[5]). In fremden Orten sollen sie auch am Lande keine Gastereien halten; nach dem Wisbyschen Seerechte, Art. 33, sollen Matrosen, die aus dem Schiffe gehen, nicht mehr als eine Mahlzeit mit dem nöthigen Brod, und kein Getränk mit ans Land nehmen[6]). Auch sollen sie des Schiffers Kost nicht verachten, bei Verlust der Heuer und Strafe der Aussetzung zu Lande[7]); keiner vom Schiffsvolk soll seine Frau des Nachts im Schiffe behalten[8]); keiner soll schießen ohne Befehl des Schiffers[9]).

In allen Fällen, wo der Schiffer das Commando nicht selbst ausübt, liegen den Schiffsleuten gegen den Stellvertreter oder den sonstigen Vorgesetzten die nämlichen Pflichten ob, wie gegen den Schiffer selbst, jedoch steht ihnen der Recurs an den Capitain offen[10]).

---

[2]) Rostocker Musterrolle, § 5. Wismarsche Musterrolle, § 3. Hamburger Musterrolle, Art. 3 und 5. (v. Soden und Tobiesen, S. 180 f.) Hanseatisches Seerecht, IV. 3, 19.

[3]) Preußisches Seerecht, 1727. Cap. IV. Art. 28.

[4]) Hanseatisches Seerecht, IV. 8.

[5]) Rostocker Musterrolle, § 10. Wismarsche Musterrolle, § 5.

[6]) Pöhls, S. 256. Not. 12.

[7]) Hanseatisches Seerecht, IV. 6.

[8]) Hanseatisches Seerecht, IV. 9.

[9]) Hanseatisches Seerecht, IV. 10.

[10]) v. Kaltenborn, l. c.

2) Ohne Erlaubniß des Schiffers darf kein Seemann das Schiff verlassen, auch nicht vom Schiff fahren, wenn es vor Anker liegt, noch weniger aber eine Nacht außerhalb desselben zubringen[11]). (§ 123.) Insbesondere darf Niemand ohne Vorwissen und Untersuchung seine Sachen aus dem Schiffe wegnehmen[12]), und ist der Schiffer befugt, bei Ankunft des Schiffes in einem fremden Hafen sich der Mannschaft Sachen ausliefern zu lassen und selbige bis zum Abgange des Schiffes in Verwahrsam zu behalten[13]). Auch das Boot soll keiner ohne Erlaubniß des Schiffers oder Steuermanns losmachen[14]).

3) Fremde Personen, namentlich auch Seeleute von andern Schiffen dürfen nirgends ohne Erlaubniß des Schiffers an Bord gelassen werden[15]).

4) Keiner darf eigenmächtig das Geringste an Waaren oder Gütern ein- oder ausladen[16]). Namentlich soll keiner von der Mannschaft Handelsartikel mit sich führen oder Handel treiben[17]) und insbesondere sich mit keiner Contrebande oder verbotswidrigen Waaren abgeben[18]). Nimmt der Schiffer am Abgangsorte wahr, daß derartiges geschehen ist, so kann er die Waaren für Rechnung und Gefahr des Abladers aussetzen lassen;

---

[11]) v. Kaltenborn, l. c. Hanseatisches Seerecht, IV. 6 und 7, 16, 18, 19. Hamburger Musterrolle, Art. 10. Rostocker Musterrolle, § 8. Wismarsche Musterrolle, § 3 d. Lübecker und Rostocker Stadtrecht, VI. 1. Art 5.

[12]) Hamburger Musterrolle, Art. 11. Rostocker Musterrolle, § 9. Wismarsche Musterrolle, l. c. Mecklenburgische Verordnung vom 31. August 1855, § 3. (Reg.-Bl. 1855, Nr. 35. Raabe, Bd. V. S. 902.)

[13]) Rostocker Musterrolle, § 9.

[14]) Hanseatisches Seerecht, IV. 14.

[15]) v. Kaltenborn, l. c. Hamburger Musterrolle, Art. 11. Rostocker Musterrolle, § 9. Wismarsche Musterrolle, l. c.

[16]) v. Kaltenborn, l. c. Hanseatisches Seerecht, XI. 4. Wismarsche Musterrolle, l. c.

[17]) Hamburger Musterrolle, Art. 12. Rostocker Musterrolle, § 10. v. Kaltenborn, § 78, 7.

[18]) Rostocker Musterrolle, § 10. Wismarsche Musterrolle, § 5.

außerdem hat er das Recht, dafür die höchste Fracht zu fordern, wenn er sie nach dem Bestimmungsorte bringt[19]).

Nach ältern Seerechten erhielt der Seemann oft statt Lohn einen Raum, wo er Waaren für eigene Rechnung laden konnte. Diese nannte man Führung. Dann mußte den Leuten selbst eine Zeit von sechs Tagen zum Einkauf gelassen und ihnen das Boot hergegeben werden, um die Güter an Bord zu schaffen. Das Wisbysche Seerecht sagt sogar, daß, wenn ein Matrose ein Faß Wasser als Führung geladen hat, und dies aus Noth geworfen wird, so soll es in der Havarie als ein Faß Wein gerechnet werden. Das Hanseatische Seerecht, Titel 13, enthält merkwürdige Bestimmungen hinsichtlich der Führung[20]).

Nach v. Kaltenborns Ansicht dürfen auch jetzt noch die Seeleute in der Regel in ihrer Koje, oder Kiste, oder Koffer, und überhaupt in ihrem ganzen Raum der Schlafstelle Güter, ohne Fracht zu zahlen, mitnehmen, und können ihre Kisten durch Pacotille-Vertrag an Andere ablassen. Wie weit diese (meist stillschweigende) Erlaubniß gehe, lasse sich jedoch im Allgemeinen nicht bestimmen. Ein ausdrückliches Verbot, wie es z. B. die Hamburger und Rostocker Musterrollen enthalten, wird jedoch einer solchen Erlaubniß entgegenstehn. Die Französische Praxis erkennt sie an, und auch das Preußische Seerecht erlaubt den Seeleuten ausdrücklich, für eigene Rechnung so viel unverbotene Waare oder Sachen mitzunehmen, als sie in ihrer Schlafstelle und Kiste bergen können. Das Schwedische Seerecht giebt statt aller Führung dem Schiffer selbst, nach dem Preise, den er für die Last bedungen hat, die Fracht für Eine Last, dem Steuermann für Zweidrittel, den andern Officieren für eine halbe, jedem Matrosen für ein Drittel und jedem Schiffsjungen für ein Sechstel[21]). (§ 131, F.)

---

19) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 152.

20) v. Kaltenborn, § 78, 7. Pöhls, S. 259 und 274 f.

21) v. Kaltenborn, § 78, 7.

2) Insbesondere die Schiffsarbeiten[1]).

§ 134.

I. Die Mannschaft hat alle Arbeit zum Besten des Schiffs und der Ladung, welche die Natur des Dienstes mit sich bringt, selbst wenn sie nur in mittelbarer Beziehung dazu steht, sei es am Bord oder am Lande, persönlich, und wenn der Capitain es erforderlich erachtet, zu jeder Zeit unweigerlich zu verrichten[2]).

1) Dem gesammten Schiffsvolke, die Officiere eingeschlossen, liegt es insbesondere ob, das Schiff in Stand setzen zu helfen, es zu dichten, zu reinigen u. s. w.; demnächst bei der Einladung und Entlöschung der Ladung thätig zu sein[3]). (§ 131, I.)

Beim Aufenthalt in Häfen ist die Dauer der täglichen Arbeitszeit nach Hamburgischem Recht auf 12 Stunden festgesetzt. Zu Mittag wird den Leuten eine Stunde, zum Frühstück und Abendbrod eine halbe Stunde aus dieser Zeit erlaubt[4]). Letzteres bestimmt auch die Rostocker Musterrolle[5]). Bei dringenden Arbeiten finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

Hält das Schiff im Auslande Winterlage, so sind die Schiffsleute verpflichtet, sowohl an der Takelage zu arbeiten, als auch sonst alle Dienste zu verrichten, welche der Schiffer oder sein Stellvertreter im Schiffsdienste fordern[6]).

2) Während der Reise müssen die Schiffsleute immer bei der Hand sein. Diejenigen Matrosen, welche nicht die Wache haben, brauchen freilich in der Regel nicht auf dem Verdeck zu sein und zu arbeiten; nach den Hamburger und Rostocker Musterrollen soll

---

1) Pöhls, S. 248—250, 254—260.

2) Pöhls, S. 254, 255 und 260. Hamburger Musterrolle, Art. 7. Rostocker Musterrolle, § 6. Wismarsche Musterrolle § 3.

3) Pöhls, S. 258. Hanseatisches Seerecht, XI. 1.

4) Hamburger Musterrolle, Art. 8.

5) Rostocker Musterrolle, § 16.

6) Rostocker Musterrolle, § 14.

diesen eine Ruhe von 10–12 Uhr Morgens und 3–6 Uhr Nachmittags bewilligt werden [7]; sind jedoch dringende Arbeiten vorhanden, z. B. Segel auszubessern, Wanten, Tauwerk herzustellen u. dgl., so dürfen sie sich derselben nicht entziehen. Die nächtlichen Stunden müssen jedoch auch in solchen Fällen denjenigen, die nicht an der Reihe sind, gelassen werden. Unbedingt gehorchen aber müssen alle dem Rufe, der sie zu einer außerordentlichen Arbeit ruft, wenn die Sicherheit des Schiffes es erfordert. Daher schreibt namentlich das Consulato del mare vor, daß während der Reise kein Seemann ganz entkleidet schlafen solle. Die Mannschaft der dienstthuenden Wache soll sich immer munter und wachsam halten, besonders aber derjenige, welcher auf der Anker- oder Auskiek-Wache sich befindet [8]).

3) Die Mannschaft ist verpflichtet, Schiff und Gut gegen alle Gewalt und Unfälle nach besten Kräften zu schützen und bei einem zu befürchtenden Schiffbruche ohne Einwilligung des Schiffers und so lange derselbe persönlich an Bord bleibt (§ 131, II. 4), das Schiff nicht zu verlassen, überhaupt den Schiffer in jeder Noth getreulich zu unterstützen, ihm beizustehen und jeden Schaden von Schiff und Ladung abzuwenden. Die Mannschaft muß daher auch willig in den Nothhafen einsegeln, die Güter dort aus- und wieder einladen, überhaupt bergen helfen und wenn das Schiff der Reparatur bedürftig ist, alle Hülfe leisten [9]). (§ 131, B.)

II. Diejenigen Arbeiten und Dienstverrichtungen, welche den einzelnen Seeleuten je nach ihrer Charge speciell obliegen, sind folgende [10]):

---

7) Hamburger Musterrolle, Art. 8. Rostocker Musterrolle, § 16.

8) Pöhls, S. 259. Hanseatisches Seerecht IV. 11, 12 und 13. Hamburger Musterrolle, Art. 8. Rostocker Musterrolle, § 7.

9) Pöhls, S. 260. Hanseatisches Seerecht IV. 29. Hamburger Musterrolle, Art. 14. Rostocker Musterrolle, § 11.

10) Pöhls, S. 248 und 250, 257 und 258. v. Kaltenborn, § 55. Tecklenborg, Handlexicon, S. 368.

1) Der Steuermann, oder, wenn zwei oder mehrere Steuerleute auf dem Schiffe sind, der Obersteuermann, ist des Capitains Gehülfe (mate) und sein Stellvertreter in seiner Abwesenheit. Seine Aufgabe ist es besonders, die Mannschaft zur Arbeit zu commandiren und ihre Arbeiten zu beaufsichtigen, die Ladung in Empfang zu nehmen und abzuliefern, darüber Buch zu führen, und darauf zu achten, daß keine schadhaften Fastagen oder beschädigten Güter an Bord kommen. Er führt sodann das Journal, besorgt die tägliche Berechnung und Notirung des zurückgelegten Laufes des Schiffes und der Gegend, wo sich dasselbe augenblicklich befindet. Auf See theilt er sich mit dem Schiffer in der Führung des Schiffes. (§ 131. B. 1.) Den Oberbefehl behält jedoch immer der Capitain, und die zu segelnden Course bestimmt er auch für die Wacht des Steuermannes. Im Uebrigen hat der Steuermann während der Wacht dieselben Pflichten wie der Capitain. Sollte der Schiffer unterwegs sterben, so tritt er ganz an dessen Stelle [11]). (§ 131, I.)

2) Der Untersteuermann ist mit dem Capitain auf derselben Wache. Er hat speciell den Proviant und die Farbewaaren unter seiner Aufsicht, arbeitet im Uebrigen beim Laden und Löschen im Raum, führt hier jedoch die Aufsicht im Vereine mit dem Bootsmanne. In der Regel führt er ein Duplicat des Journals.

3) Der Bootsmann, auch Hochbootsmann oder Hauptbootsmann genannt, hat besonders die Befehle des Commandirenden in Ausführung zu bringen. Er hat sodann die Sorge für das Takelwerk, und bei der Ausbesserung desselben arbeiten die Matrosen unter seiner Anleitung. Beim Laden und Löschen führt er mit dem Untersteuermann die Aufsicht während der Arbeit, wobei er namentlich auch darauf zu achten hat, daß die Garnirung des Schiffes gehörig gemacht wird und die Schotten

---

[11]) Pöhls, S. 249 und 258.

stark und sicher sind; sodann daß die Güter ordentlich gelegt und weggestauet, namentlich daß Fässer mit Kopfhölzern versehen und nicht auf den Bauch gelegt werden[12]). Auch darnach muß er sehen, daß die beim Ein- und Ausladen nöthigen Anstalten, Winden, Taue und Haken, stark und zuverlässig sind, damit beim Ueberheißen Nichts herunterfällt. (§ 131. C.)

4) Der Zimmermann hat die während der Reise etwa nothwendig werdende Ausbesserung und Kalfaterung des Schiffes, Anfertigung von Rundhölzern, Verstopfung von Lekkagen ꝛc. zu besorgen. Bei einigen Nationen hat er die Peilung der Pumpe zu beachten, und über den Wasserstand im Schiff an den Steuermann zu berichten. Im Uebrigen arbeitet er gleich den Matrosen.

5) Der Koch sorgt für die gute Verstauung der Mundvorräthe, des Brennmaterials und des Wasservorraths, für den guten Zustand des Kochgeschirrs und der Combüse, und für die Zubereitung der Speisen. In der Regel hat er einen Schiffsjungen als Gehülfen, den Kochsmate.

Diese Schiffsleute gehören zu den Officieren; mitunter wird dazu auch noch gerechnet

6) der Segelmacher, dem speciell die Ausbesserung der Segel obliegt.

7) Die übrige Mannschaft besteht aus den Matrosen, Jungmännern oder Leichtmatrosen, und den Schiffsjungen. Sie haben alle vorkommenden Schiffsarbeiten nach Anordnung der Officiere zu verrichten. Von den Matrosen und Leichtmatrosen wird verlangt, daß sie den Compaß kennen, und fähig sind, das Schiff zu steuern, und daß sie die bei Stellung und Veränderung der Segel vorkommenden Arbeiten verstehen; von ersteren auch, daß sie die am Takelwerk nöthige Ausbesserung ausrichten können. Von den Schiffsjungen ist einer, in

---

[12]) Vergl. v. Soden und Tobiesen, S. 150 f.

der Regel der jüngste, Aufwärter des Capitains und der Steuerleute, und wird Kajütswächter genannt, die andern heißen Decksjungen. Statt desselben oder über demselben kommt auf größeren Schiffen der Steward vor, der dann statt des Untersteuermannes die specielle Aufsicht über den Proviant führt.

B. Rechte des Schiffsvolks.

1) Volkslogis[1]).

§ 135.

Sobald der Seemann seinen Dienst auf dem Schiffe angetreten hat, soll er seine Wohnung auf dem Schiffe haben, und darf er vom Schiffer fordern, daß er ihm sein Logis anweise. Dasselbe befindet sich der Regel nach im Vordertheil des Schiffes gemeinschaftlich mit allen übrigen Seeleuten vom Schiffsjungen bis zum Bootsmann hinauf, letzteren eingeschlossen. Es heißt das Volkslogis, wird auch „die Roof" genannt. Es muß so geräumig sein, daß der Seemann außer seiner Schlafstelle auch noch Platz für seinen Koffer oder Kiste (Seekiste) hat. Letztere hat in der Regel, wenigstens in den Mecklenburgischen Häfen, eine bestimmte Größe, $3^1/_2$ Fuß lang, oben 15 Zoll, unten 19 Zoll breit, und 19 Zoll hoch. (§ 118.)

Das Volkslogis soll der Capitain bei günstiger Witterung lüften lassen[2]).

Die Steuerleute logiren nicht im Volkslogis, sondern in der Kajüte oder dem sogen. Kajütsgange; für die übrigen Officiere kommt auf größeren Schiffen eine besondere Schlafstelle hinter dem großen Mast vor[3]).

---

[1]) Pöhls, S. 266. v. Kaltenborn, § 78 f.

[2]) v. Kaltenborn, § 64, 4.

[3]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 369.

2) Schiffskost [1]).

§ 136.

1) Jedem Seemanne kommt hinlängliche und gesunde Schiffskost zu. In den ältesten Zeiten beköstigten sich die Schiffsleute selbst. Die Kost muß gesund und kräftig, und nicht verdorben sein. Außer der festen Speise erhalten sie als Getränk, süßes Wasser und Bier, auch Branntwein, in den südlicheren Ländern Wein; auch Caffee oder Thee. Wie oft, in welcher Weise, ob ein oder zweimal warm des Tages, wie oft Fleisch in der Woche gespeist wird, hängt von Landes- und Ortssitte, und den Bestimmungen im Heuercontracte oder der Musterrolle ab.

Auch im Hafen hat der Seemann nur Anspruch auf Schiffskost, und kann namentlich weder frisches Fleisch noch Gemüse verlangen.

Bei außerordentlichen Arbeiten haben die Leute Anspruch auf außerordentliche Rationen an Speisen, besonders an Branntwein.

Bei eintretendem Mangel müssen sie sich eine Verkürzung der Rationen nach Ermessen des Capitains allemal ohne Murren gefallen lassen. War der Mangel durch Verschulden des Capitains veranlaßt, so erhalten die Seeleute demnächst eine Vergütung an Geld. Nach der Hamburger Musterrolle 4 ßl. Cour. für jeden solchen Tag; und soll der Capitain außerdem in eine Disciplinarstrafe von 25—50 Thlr. genommen werden [2]). In Bremen [3]) und England [4]) tritt die Vergütung allemal ein, die Verkürzung mag durch Schuld des Capitains oder andere Umstände veranlaßt sein, und zwar in England je nach Verhältniß der Rationenkürzung. Auch wenn die Nahrungsmittel

---

[1]) v. Kaltenborn, § 78, 2. Pöhls, S. 266 f.

[2]) Hamburger Musterrolle, Art. 18. (v. Soden und Tobiesen, S. 180 f.).

[3]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 331.

[4]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 223.

schlecht gewesen sind, erfolgt hier eine Entschädigung. Ob auch der Capitain seine Mahlzeiten verkürzen will, muß seinem Humanitätsgefühl überlassen bleiben. Der Mannschaft kann eine Controle darüber nicht eingeräumt werden.

2) Die Rostocker Musterrolle § 15, so wie die Wismarsche § 10, welche sich der Hamburger, Art. 18, im Wesentlichen fast wörtlich angeschlossen haben, bestimmen insbesondere:

Der Schiffer soll, je nachdem Zeit und Umstände es gestatten, für den Mann verabreichen:

täglich	1	Pfund	Rindfleisch, oder
	3/4	"	Schweinefleisch, oder
	1/2	"	Speck,
und wöchentlich dabei	1/2	"	Butter,
	7	"	hartes Brod.

Für eine Besatzung von 10 Mann wird nach der Wismarschen Musterrolle außerdem wöchentlich 1 Pfund Butter extra verabreicht; für Schiffe, welche mehr oder weniger Besatzung haben, verhältnißmäßig. Nach der Hamburger Musterrolle erhält die Mannschaft eine Extra-Ration, wenn sie über 10 Mann stark ist.

Statt Fleisch können auch zweimal in der Woche Fische gegeben werden (nach der Hamburger Rolle 3/4 Pfund); in diesem Falle erhält der Mann nach der Rostocker Rolle 3/4 Pfund Butter per Woche, nach der Wismarschen 1 Pfund.

An jedem Lade- oder Löschplatze, oder wo der Schiffer sich sonst längere Zeit aufhalten muß, soll ein- oder zweimal in der Woche frisches Fleisch gegeben werden, falls es im Orte zu haben ist.

Das Zugemüse besteht in Grütze, Erbsen, Bohnen, Kartoffeln oder anderem, nach Bestimmung des Capitains; es soll jedoch wenigstens einen Tag um den andern damit gewechselt werden.

Zum Getränk giebt es der Regel nach Bier, falls es in dem Ausrüstungs-Hafen zu angemessenen Preisen und in solcher Güte, daß es conservirt werden kann, zu haben ist. Sonst andere Getränke; von Caffee werden auf 6 Mann monatlich 4 Pfund, von Thee 1 Pfund, von Wein täglich 2 Flaschen gerechnet.

Ob der Schiffer bei schwerem Wetter oder bei schwerer Arbeit Branntwein geben will, hängt lediglich von seinem Ermessen ab.

Die festgesetzten Portionen sind nur zur Sättigung bestimmt, und darf der Seemann dasjenige, was er nicht verzehrt, weder verkaufen noch überhaupt von Bord nehmen, sondern es fällt dem allgemeinen Proviante zu.

3) Auf Englischen Schiffen wird als Beköstigung ausgesetzt für den Mann täglich: 2 Pfund Rindfleisch oder 1½ Pfund Schweinefleisch, 1 Pfund Brod oder ¼ Pfund Mehl, ½ Pint Erbsen oder 1 Pfund Kartoffeln [5]).

3) Volksheuer [1]).

§ 137.

Außer Logis und Kost erhalten die Seeleute für ihre Arbeiten auch noch einen Lohn an baarem Gelde, der Heuer oder Gage genannt wird. Die Größe desselben hängt von der Vereinbarung mit dem Schiffer, dem Heuercontracte ab. Sie wird in verschiedener Art bestimmt. Am Häufigsten, wenigstens in Norddeutschland, wird die Heuer monatsweise bedungen; es wird jedoch auch für die ganze Reise eine Totalsumme beredet, und kommt es auch vor, daß der Seemann auf einen Antheil am Gewinne oder der Fracht fährt.

---

5) v. Kaltenborn, § 79, Not. 32.

1) v. Kaltenborn, § 79. Pöhls, S. 269.

I. Wenn Monatsgage oder eine feste Summe für die ganze Reise bedungen ist:

1) Die Gage fängt an in der Regel von dem Tage, wo das Schiffsvolk an Bord kommt, und läuft bis zur Beendigung des Contractsverhältnisses fort. Sollte sie nach particularen Bestimmungen erst von einem späteren Zeitpunkte z. B. der Musterung an laufen, so muß die Zeit, binnen welcher der Seemann schon vorher auf dem Schiffe gearbeitet hat, nach dem üblichen Arbeitslohn vergütet werden, welcher gewöhnlich der Monatsgage gleichstehen wird. Dasselbe gilt für die Zeit, wo nach Ablauf der Heuer gearbeitet wird [2]).

In Hamburg lief nach der früheren Musterrolle von 1786 Art. 3 die Gage erst von der Zeit, da das Schiff in See geht, d. h. von dem Augenblicke, da es die rothe Tonne am Ausflusse der Elbe in die Nordsee passirt, und wurde ebenso nur bis zu dem Augenblicke gerechnet, da das Schiff auf der Rückreise wiederum die rothe Tonne passirt [3]). Nach der jetzigen Musterrolle von 1849 Nr. 3, wird die Gage vom Tage der Anmusterung bis zur Abmusterung gerechnet [4]).

Die Rostocker Musterrolle schreibt keinen bestimmten Anfangspunkt ein für alle Mal vor, sondern überläßt denselben der Vereinbarung des Schiffers mit den Leuten, und erfolgt die Eintragung desselben nach Maaßgabe dieser. Ist nichts Anderes abgemacht, so läuft die Heuer auch hier vom Tage, wo der einzelne sich an Bord begeben hat [5]).

Die Wismarsche Musterrolle bestimmt, daß die Gage anfängt, wenn das Schiff aus dem Hafen geht [6]).

---

[2]) Pöhls, S. 352.

[3]) Pöhls, S. 351.

[4]) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 180.

[5]) Musterrolle, § 2. Erachten des Schonenfahrergelages in Rostock v. 28. September 1855. (Rostocksche Rechtsfälle. Zweite Fortsetzung, S. 150)

[6]) Musterrolle, § 2.

2) Die Fälligkeit der Gage tritt erst mit dem Ende der Reise (§ 140) ein, und kann nicht eher vom Seemanne gefordert werden; dann aber sofort [7]). Nach Englischem Rechte soll die Auszahlung innerhalb 3 Tagen nach Ablieferung der Ladung, oder innerhalb 5 Tagen nach der Entlassung des Seemannes, was nun zuerst eintritt, erfolgen. Allemal soll jedoch der Seemann bei seiner Entlassung den vierten Theil seines Guthabens auf Abrechnung erhalten [8]). Das Holländische Recht Art. 447 bestimmt 24 Stunden Zeit. Nach den alten Seerechten wurde die Heuer dem Volke nach Entlöschung der Güter bezahlt, und zwar nach dem Consulate nicht eher, als nachdem der Schiffer seine Fracht erhalten hatte. Nach dem Hanseatischen Seerechte, III. 6, sollte die Heuer bei Schiffen, so ostwärts und auf Norwegen laufen, zu zwei Malen, bei andern, die nach abgelegenen Oertern segeln, in drei Malen, beim Abgange, bei der Ankunft im Löschplatze, und bei der Rückkehr zu Hause bezahlt werden. Jetzt pflegt den Seeleuten auch beim Antritt der Reise ein Theil auf die Hand gegeben zu werden, damit sie sich noch das zur Reise Erforderliche anschaffen können, und sind auch Vorschüsse während der Reise sehr gewöhnlich. Nach manchen Seerechten dürfen letztere jedoch nicht über eine Quote hinausgehen; nach Holländischem und Hamburgischem [9]) Rechte nicht über ein Drittel, nach Englischem Rechte, außer Landes nicht über die Hälfte der Gage. Die Rostocker und Wismarschen Musterrollen überlassen es dem Gutbefinden des Schiffers, ob und wie viel er dem Antragenden auf Abschlag seiner verdienten

---

[7]) v. Kaltenborn, l. c., Nr. 6. Hamburger Musterrolle, Art. 13. Rostocker Musterrolle, § 12.

[8]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte vom 10. August 1854. § 187. Tecklenborg, Handlexicon, S. 248 und 371.

[9]) Musterrolle, Art. 13.

Heuer geben will [10]). Der auf die Hand zu gebende Vorschuß (Handgeld) beträgt gewöhnlich die Heuer eines oder zweier Monate, je nach der Entfernung des Reiseziels [11]). Nach den Rostocker und Wismarschen [12]) Musterrollen wird nur eine Monatsgage auf die Hand gegeben; in Hamburg beträgt das Handgeld, wenn nicht eine anderweitige Vereinbarung stattgefunden hat, bei Reisen nach Europäischen Plätzen gleichfalls eine Monatsgage, nach außereuropäischen Plätzen zwei Monatsgagen [13]).

Wenn das Schiff von seinem Bestimmungshafen nicht direct nach Hause zurückkehrt, und daher nicht eine, sondern mehrere Reisen macht, können die Leute an jedem einzelnen Löschplatze ihre verdiente Gage verlangen. Es ist dies namentlich Holländisches Recht. Nach Englischem Rechte kann dagegen die Gage immer erst bei Rückkehr im Ausgangshafen gefordert werden [14]), indem alle dazwischen liegenden Reisen für eine angesehen werden. Die Nordamerikanische Congreßacte vom 20. Juli 1790 Nr. 29 sec. 6 bestimmt allgemein, daß ein Drittel der Seemannsgage in jedem Löschungshafen gefordert werden könne. Nach der Hamburger Musterrolle [15]) kann die Mannschaft, wenn das Schiff von dem Bestimmungshafen nicht direct zurückkehrt, nach Ablauf jeder 6 Monate vom Tage ihrer Anmusterung angerechnet, in dem ersten Hafen, welchen das Schiff anläuft, von dem Capitain oder Befehlshaber für die Hälfte des ihr bis dahin zustehenden reinen Guthabens eine a vista Anweisung auf den Hamburger Rheder

---

[10]) Rostocker Musterrolle, § 12. Wismarsche Musterrolle, § 2.

[11]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 170.

[12]) Musterrollen, § 2.

[13]) Reglement des Wasserschouts vom 27. December 1849, § 7. (von Soden und Tobiesen, S. 193.)

[14]) Kauffahrtei-Schiffahrts-Acte, § 187.

[15]) Musterrolle, Art. 13.

oder Correspondenten des Schiffes fordern, für deren Einlösung Schiff und Fracht haften, und welche der Capitain in seinem Journal zu verzeichnen hat. Ausgeschlossen von dieser Berechtigung bleiben solche, welche in Folge constatirter Vergehen bereits Strafe verwirkt haben. Die Rostocker Musterrolle[16]) weicht etwas von der Hamburger ab. Nach derselben soll die Mannschaft in solchen Fällen, wo Zwischenreisen gemacht werden, berechtigt sein, nach Verlauf von 6 Monaten, vom Tage ihrer Anmusterung angerechnet, in den Häfen, wo das Schiff ganz oder zum Theil gelöscht wird, von dem Schiffer ein Drittheil des ihr bis zu dieser Zeit zustehenden Guthabens zu fordern; dann aber nicht weiter, und nur für den Fall einer Winterlage im Auslande hat der Schiffer auf Begehr der Schiffsleute bis zum Ablauf der Winterlage die Hälfte der Winterlagsheuer auszuzahlen. (§ 139.) Nach der Wismarschen Musterrolle[17]) ist der Schiffer schuldig, auf dem zweiten Löschplatze, wo die andern Frachtgelder verdient sein werden, dem Schiffsmanne, der es verlangt oder benöthigt ist, die Hälfte seiner zur Zeit guthabenden Heuer zu bezahlen, auch für den Fall einer Winterlage im Auslande auf Begehr bis zur Hälfte der Winterlage-Heuer zu verabreichen, es wäre denn, daß „die Angehörigen" halbe Monatsheuer beziehen.

Die Rostocker und Wismarschen Musterrollen l. c. schreiben zugleich vor, daß der Schiffer beim Antritte der Reise jedem Schiffsmanne ein Buch zu übergeben hat, worin die jedesmaligen Zahlungen auf die vorbedungene Heuer bemerkt werden. Wer dasselbe durch seine Schuld verliert, gegen den streitet die Vermuthung, zu Gunsten der Rechnung des Schiffers. Nach der Rostocker Musterrolle ist dies ein besonderes Quittungs-

---

[16]) Musterrolle, § 12.

[17]) Musterrolle, § 2

buch, nach der Wismarschen das dort zu führende Dienst- oder Seefahrtsbuch. (§ 113, V. 1.)

Wird die Zahlung der fälligen Gage ohne genügenden Grund verzögert, so ist der Schiffer oder Rheder zu Entschädigungen an die Seeleute verpflichtet, welche nach Holländischem Rechte für den Officier täglich 3 Gulden, für jeden andern Schiffsmann 1 Gulden 30 Centimes betragen [18]; nach Englischem Rechte täglich den Betrag des Lohnes zweier Tage [19].

3) Die Größe der Gage bestimmt sich lediglich durch die mit dem Capitain getroffene Vereinbarung. Die Rostocker Musterrolle enthält jedoch die gewiß sehr billige Bestimmung, daß, wenn ein Schiff länger als zwei Jahre seit seinem Abgange auswärts verweilt, die Monatsgage derjenigen Seeleute, welche nach der Musterrolle einen geringeren Lohn, als die darin für Vollmatrosen festgesetzte Gage, erhalten, von Ablauf dieser zwei Jahre an, jedes Jahr um 2 Thaler Cour. steigt, bis sie den Betrag der Monatsgage eines Vollmatrosen des Schiffes erreicht hat. Ist bei der Anmusterung etwas Anderes ausdrücklich bedungen, so muß solches in die Musterrolle aufgenommen werden [20].

4) Bei der Entlassung können die Schiffsleute, resp. ihre Erben Abrechnung hinsichtlich der ihnen zukommenden und schon erhaltenen Heuer vom Schiffer verlangen. Die Rhederei ist hiezu nur verpflichtet, wenn sie vom Schiffer dessen Abrechnung über die ganze Reise erhalten hat [21].

II. Der Matrose, welcher auf einen Antheil an dem Gewinn oder der Fracht fährt, ist wirklicher socius, und

---

[18]) v. Kaltenborn, l. c., Not. 43.

[19]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, l. c.

[20]) Musterrolle, § 18.

[21]) Erkenntniß des Obergerichts zu Rostock vom 20. November 1854. (Rostocksche Rechtsfälle. Zweite Fortsetzung, S. 87, Nr. 3.)

werden seine Ansprüche nach den allgemeinen für Societätsverhältnisse bestehenden Rechtssätzen bestimmt. Eine wie große Quote ihm zukommt, und wann sie ausbezahlt wird, muß in seinem Contracte bestimmt sein. Fehlt in letzterer Beziehung eine Vereinbarung, so kann er seinen Antheil auch dann erst erhalten, wenn die übrigen socii Theilung halten.

Diese Art der Verheuerung kommt hauptsächlich bei den Grönlandsfahrern und Wallfischfängern vor; bei ihnen wird der Gewinn (der Fang) der Segen genannt [22]).

III. Der bedungene Lohn bezieht sich nur auf die ordentlichen Arbeiten während der Reise. In allen Fällen, in denen die Seeleute außerordentliche Anstrengungen machen müssen, kommt ihnen eine billige Vergütung (Verbesserung) zu.

Alte und neuere Seerechte rechnen hieher besonders die Fälle, wo ein Seemann bei der Rettung des Schiffes besonders thätig gewesen ist, in welchem Falle ihm ein billiger Bergelohn zukommt. (§ 85, IV.) Andere Seerechte, z. B. das Englische und Hamburgische erkennen solche außerordentlichen Belohnungen nicht an [23]).

4) Modificationen der Rechte des Schiffsvolks [1]).

a. Zufällige Ereignisse.

§ 138.

Die den Seeleuten aus ihrem Contracte mit dem Capitain zustehenden Rechte auf Logis, Kost und Lohn, so wie auf freie Rückbeförderung nach dem Abgangshafen des Schiffes, resp. bei fremden Seeleuten nach dem Hafenplatze, wo sie geheuert sind

---

[22]) Vergl. Englische Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, l. c. Tecklenborg, Handlexicon, S. 256 und 381.

[23]) v. Kaltenborn, § 78, 3. Pöhls, S. 268.

[1]) v. Kaltenborn, § 79. Pöhls, S. 270—276.

(§ 140, II.), werden sowohl durch das Eintreten zufälliger Ereignisse, als auch durch Handlungen modificirt und verändert, welche entweder dem Schiffer, oder ihnen selbst als Schuld angerechnet werden müssen.

Was zuerst die zufälligen oder casuellen Ereignisse betrifft, so muß man unterscheiden zwischen denjenigen, welche beide Theile, Schiffer und Seemann, zugleich, und denjenigen, welche nur einen von beiden treffen, entweder den Schiffer oder den Seemann.

I. Diejenigen zufälligen Ereignisse, welche beide Theile zugleich treffen, begründen keinen Entschädigungsanspruch. Jeder Theil muß den ihm dadurch verursachten Schaden tragen, und können daher insbesondere die Schiffsleute in solchen Fällen keine Entschädigung vom Schiffer oder Rheder beanspruchen. Es sind dies die Fälle der sog. höheren Gewalt (force majeure). Hieher gehört:

1) Wenn das Schiff durch Naturereignisse oder menschliche Macht in seiner Reise so gehemmt wird, daß die Fortsetzung derselben für Schiffer und Rheder unmöglich ist, oder ihnen doch nicht angesonnen werden kann [2]).

a. Wenn das Schiff mit Embargo belegt (§ 30), oder der Hafen, aus welchem es auslaufen will, blokirt ist, oder die geschehene Kriegserklärung die Sicherheit des Schiffes, falls es ausginge, gefährden würde, oder ein allgemeines Handelsverbot mit dem Lande, wohin das Schiff bestimmt war, der Reise entgegensteht, oder endlich im Falle eines Schiffbruches oder sonst eingetretener Seeuntüchtigkeit des Schiffes, welche die Fortsetzung der Reise verhindert. In allen diesen Fällen kann der Schiffer die Leute entlassen [3]), und erhalten sie

---

[2]) v. Kaltenborn, l. c., Nr. 2, c. — e. und § 77. Pöhls, S. 272—274. Tecklenborg, Handlexicon, S. 136 und 171 und Handbuch, § 46. Hamburger Musterrolle, Art. 25 und 26. Bremer Musterrolle. (Tecklenborg, Handbuch, § 4.) Rostocker Musterrolle, § 22 und 23. Wismarsche Musterrolle, § 4 und 8.

[3]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 370, 371.

nur bis zum Tage der Entlassung ihre Gage (§ 85, IV.); nach Preußischem Rechte die Gage für den laufenden Monat [4]); nach den älteren Seerechten, namentlich nach dem Hanseatischen (IX. 5) die ganze (für die ganze Reise bedungene) Heuer. Tritt das hindernde Ereigniß ein, während sich das Schiff im Auslande befindet, haben die Leute auch Anspruch auf freie Rückbeförderung (Fracht und Beköstigung) nach dem Orte, wo das Schiff abgefahren ist. Nach der Wismarschen Musterrolle erhalten die Leute Reisegeld, dessen Höhe event. im Auslande durch den Mecklenburgischen Consul, in Ermangelung dessen durch die Ortsobrigkeit festgestellt wird.

Beim Schiffbruch können die Seeleute ihre Befriedigung, namentlich auch Reisekosten nur fordern, so weit die Aufkünfte aus den Schiffstrümmern, nach Vorwegnahme des Bergelohns, und die für die etwa geretteten Güter pro rata itineris gezahlte Fracht dazu hinreichen [5]). Aus diesen Objecten müssen die Leute vor allen sonstigen Gläubigern befriedigt werden [6]). (So auch Rostocker Stadtrecht VI. 3. Art. 7.) An die Assecuranzgelder haben sie keinen Anspruch [7]). Für die schon fällig gewesene, aber noch nicht ausgezahlte Gage haftet jedoch der Rheder. In letzterer Beziehung bestimmen insbesondere die Hamburger, Bremer, Rostocker und Wismarsche Musterrollen, daß der Rheder für diejenige Gage hafte, welche die Mannschaft bis zu dem Hafen verdient habe, aus welchem das Schiff zuletzt

---

[4]) Tecklenborg, S. 339. v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 242 f.

[5]) Hanseatisches Seerecht, IX. 5. Erkenntniß des Obergerichts zu Rostock vom 20. November 1854, Nr. 4. (Rostocksche Rechtsfälle. Zweite Fortsetzung, Nr. 19.) Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 29. April 1852. (Hamburgische Rechtsfälle, Bd. II. S. 616 f.) Vgl. wegen der Unbilligkeit dieser Bestimmung Tecklenborg, Handbuch, § 46 und Handlexicon, S. 244.

[6]) Vergl. Tecklenborg, Handlexicon, S. 325 f.

[7]) Tecklenborg, S. 339. Erkenntniß des OAGerichts zu Lübeck vom 29. April 1852, cit.

ausgegangen sei, wobei jedoch Nothhäfen nicht mitgerechnet werden. Die Wismarsche Musterrolle bestimmt insbesondere „bis zu dem Abgangstage von dem letzten Hafen."

Abweichend von diesen sonst allgemein herrschenden Grundsätzen enthält das Englische[8]) Recht den auf Billigkeit basirenden Satz, daß kein Recht auf Lohn vom Frachtverdienst abhängig sein soll, und daß der Seemann in Fällen von Schiffbruch oder Verlust des Schiffes nur dann seines Anspruchs auf Lohn verlustig gehen soll, wenn bewiesen wird, daß er nicht alles Mögliche zur Rettung des Schiffes, der Ladung und der Vorräthe gethan hat. Andern Falls erhält er seinen Lohn für die Zeit seines Dienstes.

Die Gage zu versichern ist in den meisten Staaten den Seeleuten verboten, und wird dies von Schriftstellern, namentlich auch von v. Kaltenborn, § 79, Nr. 7, „für eine äußerst weise und in der Natur der Schifffahrt und des Seehandels unmittelbar begründete Anordnung" gehalten, weil die Seeleute dann besser ihre Schuldigkeit thun, wenn sie wissen, daß sie beim Untergang des Schiffes ihre Gage verlieren. Anderer und offenbar richtigerer Ansicht ist Tecklenborg, l. c., S. 371, der die Seeleute hauptsächlich wegen ihrer eigenen Lebensgefahr für die Erhaltung des Schiffes interessirt hält. Die Versicherung der Gage ist aber einmal verboten.

Sollte der Seemann schon mehr Handgeld oder Vorschuß erhalten haben, als ihm überhaupt zukommt, so braucht er das Plus doch niemals, auch nicht im Falle des Schiffbruchs, zu restituiren, sondern verbleibt ihm. Es ist dies namentlich Französisches, Holländisches und Spanisches Recht.

Will der Schiffer in diesen Fällen höherer Gewalt die Leute nicht entlassen, sondern die Entfernung des Hindernisses ab-

---

8) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 183 und 185.

warten, so müssen sie sich dies nicht bloß gefallen lassen [9]), sondern der Schiffer kann sie auch für die Dauer dieses Aufschubes der Reise auf halbe Monatsgage setzen; die auf eine Pauschsumme fahrenden Leute werden nöthigenfalls nach dem Urtheile Sachverständiger entschädigt. Es ist dies namentlich Preußisches Recht. Dies gilt jedoch nicht für den Fall des Schiffbruches, wenn die Leute bei der Ausbesserung des Schadens während des Stillliegens arbeiten müssen [10]); und nach der Rostocker Musterrolle überhaupt nur in dem Falle, wenn der Schiffer wegen Kriegsgefahr an einem fremden Orte, als Nothhafen stillliegen muß; will er auch in den anderen Fällen die Leute nicht nach Hause schicken, so muß er volle Heuer bezahlen.

Statt der freien Zurückbeförderung nach dem Orte, wo das Schiff abgegangen ist, kommt in Hamburg, Bremen und Rostock ein Abstandsgeld vor. Nach der Hamburger Musterrolle haben die Leute die Wahl zwischen freier Rückbeförderung nach Hamburg oder Abstandsgeld, nach der Rostocker ist den Leuten die Wahl ausdrücklich nur in dem Falle eingeräumt, wenn der Schiffer wegen Kriegsgefahr in einem Hafen, als Nothhafen, liegen bleiben mußte, in den übrigen Fällen hat der Schiffer die Wahl. Das Abstandsgeld beträgt auf Hamburger Schiffen:

In der Ostsee..................	2 Monatsgagen.
In anderen Meeren..............	3 Monatsgagen.
Jenseits des Caps Horn oder des Caps der guten Hoffnung..............	4 Monatsgagen.

Nach der Rostocker Musterrolle:

In der Nord- und Ostsee..........	1 Monatsgage.

---

9) Hanseatisches Seerecht, IV. 15.

10) v. Kaltenborn, l. c. Nr. 4.

An der Westküste Großbritanniens, so wie, mit Ausschluß des Mittelmeers, in Französischen, Spanischen und Portugiesischen Häfen................	1½ Monatsgage.
Im Mittelmeere, in Westindien und an der Ostküste von Nord- und Südamerika.........................	2, Monatsgagen.
An der Westküste von Amerika......	3 Monatsgagen.
Jenseits des Caps der guten Hoffnung	4 Monatsgagen.

Alle unter Matrosengage Fahrenden, nämlich alle, welche mit geringerer als Matrosengage fahren, sind hiebei mit voller Monatsgage abzufinden. Mit Zahlung des Abstandsgeldes hört jede weitere Verpflichtung des Capitains der Mannschaft gegenüber auf.

Nach der Rostocker Musterrolle hat der Schiffer außerdem noch das Recht, den Seeleuten in solchen Fällen mit Bewilligung des Mecklenburgischen Consuls am Platze entsprechende Engagements auf einem nach Rostock oder einem anderen Deutschen Hafen zurückkehrenden Schiffe nachzuweisen. Schlägt der Seemann dies aus, so hat er auf Beförderung oder Abstandsgeld keinen weiteren Anspruch.

Auch das Abstandsgeld wird wie die freie Rückbeförderung nur soweit gewährt, als Schiff und Fracht dazu ausreichen. Bei einem Totalverluste des Schiffes, oder wenn das Provenü des geretteten Theils desselben und der Fracht der geretteten Güter oder eines condemnirten Schiffes nicht ausreicht, die Kosten der Rücklieferung zu bestreiten, hat sich daher die Mannschaft in wirklichen Nothfällen an ihre resp. Consuln zu wenden und den Anweisungen derselben Folge zu leisten. Wird die Mannschaft durch den Consul auf einheimischen Schiffen zurückbefördert, so ist sie verpflichtet, die ihnen vom Schiffer angewiesene, ihren Kräften angemessene Arbeit zu verrichten. Es kann ihnen jedoch auch ein anderweitiger passender Schiffsdienst

nachgewiesen werden, den sie nicht ausschlagen dürfen, widrigenfalls sie keinen weiteren Anspruch auf Zurückbeförderung haben.

Es ist dies gleichfalls specielle Vorschrift der Rostocker Musterrolle; als allgemeine Norm können daher die letzten Sätze nicht angesehen werden.

b. Dieselben Rechtssätze, wie beim Schiffbruch, gelten auch, wenn das Schiff im Auslande wegen Seeuntüchtigkeit condemnirt, oder genommen und für gute Prise erklärt wird, oder sonst an der Fortsetzung seiner Reise durch höhere Gewalt z. B. durch Feuer, gänzlich verhindert wird oder verunglückt. In dem Falle, wo das Schiff in Kriegszeiten aufgebracht ist, wird nach der Rostocker und Wismarschen Musterrolle für die Zeit des Festliegens und zwar so lange die Mannschaft am Bord bleibt oder gelassen wird, nur halbe Gage bezahlt.

c. Für den Fall, daß ein Schiff im Auslande Winterlage halten muß, bestimmt die Rostocker Musterrolle[11]).

Geht das Schiff von Rostock so spät aus, daß es der Regel nach vor dem Eintritte der Wintermonate nicht zurückkehren kann, so erhält die Mannschaft während der Wintermonate stets die volle Heuer[12]). Geht es aber zur Sommerreise aus und wird durch Unglücksfälle oder durch andere Ereignisse zur Haltung der Winterlage genöthigt, so muß sich das Schiffsvolk mit der halben Heuer begnügen und dafür im Dienste bleiben. (§ 134, I. 1.)

Die Winterlage nimmt ihren Anfang, wenn der Schiffer das Schiff, die Ladung werde gelöscht oder nicht, abtakeln oder doch alle Segel abnehmen läßt, und endet, sobald das Schiff zur neuen Fahrt in Stand gesetzt wird. (§ 108, 3.)

Sollten über die Nothwendigkeit des Anfangs und der Dauer der Winterlage die Schiffsleute mit dem Schiffer nicht einverstanden sein, so ist hierüber von dem Letzteren im Auslande ein Attest

---

11) Musterrolle, § 14.

12) Vgl. Tecklenborg, l. c. S. 133.

des Mecklenburgischen Consuls, event. der Ortsobrigkeit, im Inlande aber ein solches von der competenten Behörde in beweisender Form zu extrahiren, welches zur Entscheidung dient.

Ist die Winterlage eine Folge erlittener Havarieschäden, derenwegen der Schiffer einen Nothhafen, um die Havarieschäden herzustellen, hat suchen müssen, und tritt in diesem die Nothwendigkeit einer Winterlage ein, so erhalten die Schiffsleute zugleich für ihre Arbeiten bei der Herstellung der Havarieschäden — so lange diese Arbeiten dauern — die volle stipulirte Heuer, wogegen, wenn der Schiffer nur um einer Havarie zu entgehen, und ohne daß das Schiff sie erlitten, einen Nothhafen gewählt hat und in diesem eine Ueberwinterung eintritt, es bei der oben bestimmten halben Heuer verbleibt.

d. Diese Bestimmungen der Rostocker Musterrolle sind der Wismarschen[13]) wörtlich entnommen, nur mit dem Unterschied, daß nach dieser Musterrolle die Leute nur dann mit der halben Gage zufrieden sein müssen, wenn sie am Lande einquartirt werden, sonst aber drei Viertel Gage erhalten. Die Unterscheidung, je nachdem das Schiff zur Winter- oder Sommerreise ausgeht, enthält die Wismarsche Musterrolle nicht.

2) Bei einer gezwungenen Verlängerung[14]) der Reise z. B. wenn der Bestimmungshafen in Blokadezustand erklärt ist, oder zwischen dem Heimathslande des Schiffes oder der Ladung und dem Lande des Bestimmungsortes ist ein Krieg ausgebrochen, oder im Fall des Ausbruches der Pest am Bestimmungsorte, oder wenn das Schiff wegen Havarie oder um gefährliche Kranke abzusetzen in einen Nothhafen einlaufen muß, kommen gleichfalls die obigen Grundsätze zur Anwendung, und haben die Seeleute, eben so wie der Schiffer den durch höhere Gewalt verursachten Schaden zu

---

[13]) Wismarsche Musterrolle, § 6 und 7.

[14]) v. Kaltenborn, l. c. Nr. 2, f. und 5. Pöhls, S. 274.

tragen. Die Schiffsleute, welche auf eine feste Summe für die ganze Reise fahren, können daher wegen dieser Verlängerung der Reise keine Entschädigung fordern; die, welche auf Monatsgage fahren, haben durch die Verlängerung der Reise keinen unmittelbaren Schaden. Denjenigen, der ihnen mittelbar dadurch entsteht, z. B. wenn ein neues Engagement in ihrem Interesse wäre, müssen sie tragen. Muß der Capitain der höhern Gewalt wegen in einem Nothhafen liegen bleiben, so kann er die Mannschaft ganz oder theilweise unter denselben Bedingungen, wie sub 1, a., entlassen oder sie ihrer geringeren Arbeit wegen auf halbe Gage setzen. Stand es dem Schiffsvolk in den sub 1, a. aufgeführten Fällen nicht frei, wegen Verringerung der Gage das Schiff zu verlassen, so wäre es inconsequent, wollte man demselben hier dies Recht einräumen, wie v. Kaltenborn, l. c., es thut.

Wird ein Seemann in des Königs Diensten gepreßt[15]), so erhält er seine Gage bis zum Tage der Pressung — so in England — und der Schiffer kann wegen seines Abganges vom Seemann keine Entschädigung verlangen.

3) Zu den Fällen der höhern Gewalt gehört auch die Verringerung der arbeitsfähigen Mannschaft durch Krankheit, Tod, Desertion oder in andern nothgedrungenen Fällen, z. B. wenn ein Seemann wegen begangenen Verbrechens eingesperrt werden muß. Hier muß die zurückbleibende Mannschaft die Arbeit für die abgegangenen mit verrichten, ohne Entschädigung dafür beanspruchen zu können. Der Schiffer hat jedoch den Verlust durch ein Engagement neuer Leute zu ersetzen, sobald es ihm möglich ist. Thut er dies nicht, was ihm im Auslande freisteht (§ 131, A. 2.), so sollen die durch solche Verringerung erübrigten Gagengelder nach der Rostocker[16])

---

[15]) v. Kaltenborn, l. c. Nr. 2, 9.

[16]) Musterrolle, § 13.

Musterrolle unter den Schiffer und die übrige Mannschaft nach den Heuerraten vertheilt werden; nach der Hamburger [17]) nur unter die übrige Mannschaft, mit Ausnahme des Capitains, nach Billigkeit.

Nach weiterer Vorschrift der Rostocker Musterrolle l. c. findet eine solche Vertheilung jedoch nicht Statt, wenn in vorsorglicher Rücksicht auf eventuelle Verringerung der Mannschaft im Auslande, die Bemannung gleich beim Abgange des Schiffs stärker gewesen, als gewöhnlich der Fall ist, und dies bei der Anmusterung vor der Anmusterungsbehörde erklärt ist.

II. Treten andere zufällige, nicht durch höhere Gewalt verursachte Ereignisse ein, welche den Schiffer treffen, so daß die Erfüllung seiner contractlichen Verbindlichkeiten gegen die von ihm engagirten Seeleute nicht thunlich ist, so müssen dieselben für den durch die Nichterfüllung des Contracts verursachten Schaden eben so entschädigt werden, als wenn er durch Schuld veranlaßt worden wäre [18]). (§ 139.) Denn für den Schiffsmann ist es gleichgültig, ob der Schiffer seine ihm vermietheten Dienste benutzen kann oder nicht. So lange er zur Leistung derselben im Stande ist und sie offerirt, ist er berechtigt, die vom Schiffer versprochenen Gegenleistungen zu beanspruchen [19]).

Hierher gehören namentlich die Fälle, wenn der Schiffer erkrankt oder stirbt, oder abgesetzt wird, und der Rheder will deshalb die Reise aufgeben und die Leute entlassen; so wie, wenn die Lieferung der Ladung von Seiten des Befrachters ausbleibt, und es deshalb vorgezogen wird, das Schiff nicht weiter in Fahrt zu setzen. Die Ersetzung des Capitains durch einen andern werden sich die Leute im Auslande gefallen lassen

---

[17]) Musterrolle, Art. 9.

[18]) v. Kaltenborn, § 79. Nr. 2, a. Pöhls, S. 271.

[19]) Puchta, Pandecten, § 302. L. 19, § 9. l. 38. D. locati 19, 2.

müssen, im Abgangshafen jedoch nicht, wenn sie ein begründetes Interesse zu ihrer Weigerung haben. Das Schwedische Seerecht bestimmt ausdrücklich, daß, wenn ein Schiffer während der Reise stirbt oder erkrankt, oder abgesetzt, und ein neuer angenommen wird, so sollen alle Schiffsleute dem neuen Schiffer folgen. Auch nach der Rostocker Musterrolle, § 5, ist dies der Fall. (Siehe § 139, I. 2.)

III. Traf der Zufall die Person des Seemanns, so daß er zur Leistung seiner Dienste nicht im Stande ist, so braucht er dem Schiffer zwar keine Entschädigung zu geben, kann jedoch auch weder Logis, noch Kost, noch Lohn beanspruchen, und muß sich die Entlassung gefällen lassen[20]). Besondere Modificationen erleidet dies Recht in Krankheitsfällen, Gefangennahme und Tod des Seemanns.

1) Krankheit[21]). Jeder Seemann, der auf der Reise im Dienste des Schiffes, sei es am Bord oder am Lande, wohin er mit Erlaubniß gegangen, krank oder verwundet wird, muß, wenn dies ohne sein eigenes Verschulden geschah, auf Kosten des Schiffes bis zu seiner Wiederherstellung verpflegt und geheilt werden. Kann dies an Bord nicht geschehen und ist ein Hospital erreichbar oder ein anderweitiges gutes Unterkommen am Lande zu haben, so ist der Kranke dahin zu schaffen. Ist das Schiff bei seiner Heilung schon wieder abgesegelt, da der Schiffer darauf nicht warten darf, so ist er auf Kosten des Schiffes nach der Heimath zu befördern. Bei dortiger Ankunft hört jedoch jede weitere Verpflichtung zur Verpflegung und Heilung auf. Dieser letzte Satz findet sich zwar nur in der Rostocker Musterrolle, § 25, ausdrücklich ausgesprochen,

---

[20]) v. Kaltenborn, § 79, Nr. 2, b., § 77. Pöhls, S. 271. Tecklenborg, S. 370.

[21]) v. Kaltenborn, § 78, Nr. 4 und § 77, S. 201. Pöhls, S. 263 und 268. Tecklenborg, S. 221. Hanseatisches Seerecht, XIV. 1, 2. IV. 17.

er folgt jedoch allgemein aus der Singularität der dem Schiffe obliegenden Verpflichtung zur Verpflegung und Heilung kranker Leute, welche zwar den Verhältnissen angemessen ist, so lange der Seemann sich in der Fremde befindet, jedoch keine Ausdehnung gestattet, wenn der Kranke in die Heimath zurückgekehrt ist.

In dem Falle, wo der Seemann im Auslande zurückgelassen werden muß, erhält er die Gage, welche sonst ungestört fortläuft, nur bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verläßt[22]). Die älteren, von Pöhls, l. c., angeführten Seerechte, namentlich auch das Hanseatische, l. c., sprechen dem kranken Seemanne auch im letzten Falle den vollen (für die ganze Reise bedungenen) Lohn zu. Stirbt er, sollen seine Erben den vollen Lohn haben.

Die Rostocker Musterrolle, l. c., enthält noch die Bestimmungen, daß den im Auslande zurückgebliebenen Seeleuten nach ihrer Genesung, eben so wie andern sich in Noth befindenden Seeleuten (I. 1, a. fine) durch den Mecklenburgischen Consul ein anderweitiger passender Schiffsdienst nachgewiesen werden kann, und daß, wenn sie denselben nicht benutzen, sie keinen weitern Anspruch auf freie Zurückbeförderung haben; auch daß diejenigen, welche auf Veranlassung des Consuls auf einheimischen Schiffen zurückbefördert werden, verpflichtet sind, die ihnen vom Schiffer angewiesene, ihren Kräften angemessene Arbeit willig zu verrichten.

Das Lübische und Rostocker Stadtrecht, VI. 1, Art. 11, bestimmt noch, wenn einem Seemann die Seekrankheit also ankommt, daß er seine Arbeit nicht leisten kann, so soll er die Heuer entbehren, und soll sie dem andern Schiffsvolke unter sich zu theilen zugestellt werden.

---

22) Bremer Musterrolle. (Tecklenborg, Handlexicon, S. 257.) Hamburger Musterrolle, Art. 19. Rostocker Musterrolle, § 25. Wismarsche Musterrolle, § 9. Englische Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 185.

Trat die Krankheit noch im Abgangshafen vor Antritt der Reise ein, so kann der Schiffer den Kranken ans Land bringen lassen; er behält dann sein Handgeld (I. 1. a.), muß aber für seine Heilung selbst sorgen[23]).

Hat der Seemann sich die Krankheit durch eigenes Verschulden zugezogen, z. B. durch Ausschweifung, Schlägerei oder Unbesonnenheit, oder passirte ihm der Zufall, als er sich ohne Erlaubniß am Lande aufhielt[24]), so hat er die Curkosten selbst zu tragen, bekommt für die Zeit, da er dienstunfähig war, keine Gage und hat keinen Anspruch auf freie Rückbeförderung[25]). Im Uebrigen muß man auch in diesem Falle den Schiffer verpflichtet halten, erforderlichen Falls für Pflege und Heilung des Kranken angemessen zu sorgen und ihn event. am Lande unterzubringen[26]). Das Holländische und Französische Recht bewilligen bei Verwundungen außer Dienst die halbe laufende Gage. v. Kaltenborn, l. c., hält es für billig, daß die Gage während der Krankheit ganz oder doch theilweise fortlaufe. Als ein Recht wird dies aber nirgends beansprucht werden können. Pöhls' Ansicht, l. c., geht dagegen dahin, daß der Schiffer den Seemann, sobald er nicht im Stande wäre, seine Arbeit zu verrichten, ohne Weiteres aus dem Schiffe setzen könne, ohne ihm das Mindeste zu bezahlen. (§ 139, II.)

2) Gefangennahme[27]). Der Schiffsmann, welcher im Dienste des Schiffes gefangen genommen oder gar zum Sclaven gemacht ist, zur See oder auf dem Lande, ist berechtigt, außer seinem vollen Solde eine Entschädigung wegen seiner Auslösung

---

[23]) Tecklenborg, Handbuch, § 4, d. Vgl. Handlexicon, S. 171, und Pöhls, S. 263.

[24]) Hanseatisches Seerecht, IV. 17.

[25]) Bremer Musterrolle. (Tecklenborg, Handlexicon, S. 258.)

[26]) Jacobsen, Seerecht, S. 198.

[27]) v. Kaltenborn, § 78, Nr 5. Jacobsen, S. 201.

zu fordern, wenn das Schiff glücklich zurückkehrt, und haftet dafür Schiff und Ladung. Geschah es nicht im Dienst, so kann nur der Lohn bis zum Tage der Gefangennehmung verlangt werden. Näheres noch bei v. Kaltenborn, l. c. Not. 23.

3) Tod[28]). Stirbt ein Seemann während der Reise, und er hat sich monatweise verbungen, so gebührt seinen Erben der Lohn bis zum Tage seines Ablebens; nach Holländischem Rechte allemal bis zum Ende des laufenden Monats.

Hatte er sich für die Reise überhaupt verbungen, so kommt den Erben die Hälfte seines Lohnes zu, wenn er auf der Hinreise, der ganze Lohn, wenn er auf der Rückreise starb.

Fuhr der Matrose auf einen Antheil am Gewinn oder an der Fracht, so gebührt seinen Erben der Sold für die ganze Reise, wenn das Schiff glücklich zurückkehrt.

Erfolgte der Tod bei Vertheidigung des Schiffes, so ist gleichfalls allemal das Ganze zu zahlen, wenn die Reise glücklich beendigt ist. Nach Preuß. Rechte wird in diesem Falle den Kindern und der Wittwe des Gebliebenen sogar der doppelte Lohn gezahlt.

Einzelne Seerechte bestimmen jedoch in diesen Fällen anders.

Die Begräbnißkosten werden von dem Guthaben des Verstorbenen nicht abgezogen, sondern fallen der Rhederei zur Last[29]). Vergl. § 119. Nach der Wismarschen Musterrolle[30]) soll jedoch der Seemann auf eigene Kosten beerdigt werden.

---

[28]) v. Kaltenborn, § 78, Nr. 6. Jacobsen, S. 199 und 200.

[29]) Hamburger Statut vom 27. December 1849, Art. 20. Rostocker Musterrolle, § 26, und Erkenntniß des Obergerichts zu Rostock vom 26. Juni 1854 und 15. März 1855. (Rostocksche Rechtsfälle. Zweite Fortsetzung, S. 196.)

[30]) Wismarsche Musterrolle, § 9.

b. Dolus und culpa [1]).

§ 139.

I. Der Schiffer ist verpflichtet, die Ansprüche, welche den von ihm engagirten Schiffsleuten hinsichtlich Logis, Kost und Lohn zustehen, ordnungsmäßig zu erfüllen. Unterläßt er solches, sei es freiwillig (dolo), wenn auch durch besondere Umstände dazu veranlaßt, oder aus Nachlässigkeit (culpa), so muß er die Leute für die ihnen dadurch verursachten Nachtheile entschädigen. Die Entschädigung muß der Regel nach eine vollständige sein, und sind daher bei derselben vorkommenden Falls neben dem Lohne auch die Entbehrung an Logis und Kost, so wie die etwaigen Reisekosten in Anschlag zu bringen; mit einer geringeren Entschädigung müssen sich die Leute jedoch begnügen, wenn der Nachtheil in der Veränderung der Reise liegt. Es ist dies eine billige Bestimmung zu Gunsten des Schiffers, Rheders und Befrachters.

Grobe Contractswidrigkeiten können die Leute auch zur Aufkündigung des Contracts und zum Abgange berechtigen; z. B. grobe Mißhandlung, allzu schlechte Kost rc. Dagegen soll der Matrose aber auch nicht auf das erste Wort des Schiffers sich entfernen, wenn dieser ihn in der Hitze gehen heißt [2]).

A. Eine volle Entschädigung tritt insbesondere in nachstehenden Fällen ein; bei ihnen darf nicht übersehen werden, daß es bei der Feststellung der Entschädigungsumme wesentlich in Betracht zu ziehen ist, ob dem Seemanne die Gelegenheit, einen anderen Dienst zu erhalten, geboten ist oder nicht [3]). Ueber den Begriff einer vollen Entschädigung hinsichtlich der Gage spricht Pöhls, S. 270.

[1]) v. Kaltenborn, § 79, Nr. 1, 3 und 5. Pöhls, S. 270—274.

[2]) v. Kaltenborn, § 77. Pöhls, S. 264.

[3]) L. 19, § 10 D. locati (19, 2). Puchta, Vorlesungen rc., § 366.

1) Entläßt der Schiffer den Seemann ohne einen rechtlichen Grund (§ 140), so muß er ihn vollständig entschädigen[4]). Singulair ist die Bestimmung der Bremer und Rostocker Musterrolle[5]), daß im Auslande jeder von der Mannschaft ohne rechtlichen Grund gegen Gewährung freier Rückbeförderung oder eines Abstandsgeldes (§ 138), nach Wahl des Seemanns, entlassen werden kann. In der Rostocker Musterrolle ist dabei hinzugefügt, daß die Entlassung Einzelner der übrigen Mannschaft keinen Grund giebt, gleichfalls Entlassung zu verlangen. Diese Bestimmung darf ihrer Singularität wegen gewiß nicht analogisch auf den Fall der Entlassung im Heimathshafen ausgedehnt werden, da hieraus folgen würde, daß der Schiffer hier jeden engagirten Seemann ohne einen gesetzlichen Grund wieder entlassen dürfe, was nicht beabsichtigt sein wird. Die Hamburger Musterrolle (Art. 23) enthält jene Verfügung nicht.

Das Rostocker Stadtrecht VI. 1. Art. 4, welches sich auf den Fall bezieht, wo die Mannschaft für die ganze Reise, nicht monatsweise, geheuert ist, enthält die unklare Vorschrift, daß das Schiffsvolk vor Antritt der Reise wieder entlassen werden könne; doch soll ihm der halbe Lohn gegeben werden, sofern die Leute über 14 Tage in dem Hafen, dem Schiffer zu gefallen, liegen würden. Sobald sie mit voller Ladung aus dem Hafen gekommen sind, können sie mit vollem Lohne entlassen werden. Das Hanseatische Seerecht, welches sich auf dieselbe Art der Verheurung bezieht, spricht[6]) dem Seemanne, der vor Beginn der Reise unverschuldet entlassen wird, denjenigen Theil der Heuer zu, welcher „ihm allda zur Stäte gebühret." Bei

---

[4]) v. Kaltenborn, § 77, S. 201. Tecklenborg, Handlexicon rc., S. 370. Hanseatisches Seerecht, III. 7.

[5]) Tecklenborg, S. 339 und Rostocker Musterrolle, § 20.

[6]) Hanseatisches Seerecht, IV. 5.

längeren Reisen ist dies der dritte Theil, bei kürzeren die Hälfte. (§ 137, I. 2.) Beide Vorschriften sind jetzt zwar wenig praktisch, da eine Verheurung für die ganze Reise zu den Seltenheiten gehört; es dürfte sich jedoch aus der Bestimmung des Hanseatischen Seerechts analogisch der offenbar nicht unbillige Satz herleiten lassen, daß auch bei einem monatsweisen Engagement die Leute vor dem Beginn der Reise wieder entlassen werden können, wenn ihnen diejenige Gage gegeben wird, welche ihnen allda zur Stätte gebührt, nämlich das übliche Handgeld (§ 137, I. 2). Daß ihnen daneben für die Zeit ihres Dienstes das übliche Tagelohn zukommen muß, scheint selbstverständlich, da das gezahlte Handgeld sonst den Charakter einer Abfindungssumme verlieren würde. (Vgl. § 140.)

Die Wismarsche [7]) Musterrolle statuirt die freiwillige Entlassung der Leute im Auslande oder in einem andern vaterländischen Hafen, als dem der Verheurung, wenn sie mit ihren Effecten frei nach dem Heuerplatze wieder zurückbefördert werden, oder ihnen ein der Entfernung angemessenes Reisegeld ausbezahlt wird, und läuft in diesem Falle die Monatsheuer bis zur Ankunft an dem Orte, wo der Heuervertrag abgeschlossen war, fort.

2) Will der Rheder das Schiff, für welches die Mannschaft geheuert ist, oder den Schiffer, welcher sie geheuert hat, verändern, so wird sich die Mannschaft dies gefallen lassen müssen, wenn ihr Interesse dadurch nicht verletzt wird.

Bei der Veränderung des Schiffers wird dies selten der Fall sein, da der Mannschaft, welche ihren rechtlichen Schutz in der Schiffsordnung hat, der eine Capitain der Regel nach so gut sein muß, als der andere. Die Rostocker [8]) Musterrolle bestimmt unbedingt und für alle Fälle, daß die Mannschaft des Wechsels im Commando ungeachtet an ihren Heuercontract ge-

---

[7]) Musterrolle, § 4.

[8]) Musterrolle, § 5.

bunden bleibt und dem Schiffe weiter folgen muß. Nur nicht, wenn das Schiff im Auslande verkauft[9]) wird; in diesem Fälle soll der Mannschaft ihr verdienter Lohn bis zum Tage der Entlassung ausbezahlt werden, und hat sie ferner die Wahl zwischen freier Rückbeförderung nach Rostock oder Abstandsgeld. (§ 138, I. 1, a.) Nach Schwedischem Rechte[10]) sind die Leute dem neuen Schiffer in solchem Falle so lange zu folgen verpflichtet, als die Reise dauert, zu welcher sie zuerst gemiethet sind. (Vergl. § 138, II.)

Soll das Schiff verändert werden, so wird z. B. einem Seemanne, der sich auf einem kleinen Schiffe verdungen hat, das der Regel nach kurze Reisen macht, und im Herbste wieder retournirt, nicht angesonnen werden dürfen, ohne Weiteres auf ein großes Schiff zu gehen, welches erst nach Jahren zurückkehrt. Umgekehrt wird auch derjenige Seemann, welcher mit einem großen Schiffe weite Reisen machen will, nicht verpflichtet sein, dasselbe mit einem kleinen zu vertauschen. Ebenso wird man einen Seemann, der sich für ein Segelschiff, oder ein Schiff, das Frachtgüter ladet, verheuert hat, nicht zwingen können, mit einem Dampfschiffe, oder einem Schiffe zu fahren, welches nur Passagiere, resp. Auswanderer befördert.

In solchen Fällen steht es gewiß dem Seemanne frei, die Fahrt zu verweigern, und auch auf Grund allgemeiner Rechtsgrundsätze Entschädigung zu verlangen[11]).

Pöhls, S. 261 f., giebt dem Seemanne bei einer Veränderung des Schiffers oder Schiffes in keinem Falle das Recht, von dem Schiffe abzugehen, und nur wenn beides, Schiffer und Schiff, geändert werden, soll ihm dies Recht zustehen; er sagt jedoch auch hier nichts von Entschädigung. Die älteren See-

---

[9]) Rostocker Musterrolle, § 20.

[10]) v. Kaltenborn, § 77, Not. 16.

[11]) Vgl. v. Kaltenborn, § 77, S. 199 und 200.

rechte haben dieselbe Ansicht; auch Pardessus. Von Entschädigung spricht auch v. Kaltenborn, l. c., nicht. Das Holländische Handelsgesetzbuch hat die Bestimmung, daß der Seemann den Dienst verweigern kann, wenn das Schiff vor dem Abgange der Reise völlig andere Eigner bekommt, oder wenn der Schiffer vor Anfang der Reise stirbt oder durch den Eigner oder Director abgedankt wird [12]. Eine weitere Entschädigung scheint in Holland ausgeschlossen zu sein.

B. Eine theilweise Entschädigung des Schiffsvolks tritt ein bei einer Veränderung der Reise, zu welcher die Schiffsleute gedungen sind, in folgendem Maaße:

1) Die Reise wird rückgängig oder abgebrochen, freiwillig oder durch Schuld des Schiffers oder Rheders [13].

a. Wird eine noch nicht begonnene Reise aufgegeben, so soll den Seeleuten bei ihrer Entlassung eine einfache Entschädigung gegeben werden; worunter wohl verstanden wird, daß die Entschädigung, ohne Rücksicht auf die Entbehrung an Logis und Kost, lediglich in einem Theil der bedungenen Heuer besteht. Die Größe dieses Theils ist in den Particular-Seerechten verschieden bestimmt. Nach Preußischem Seerechte zweimonatlicher Sold, oder die Hälfte des Pauschquantums, oder eine von Sachverständigen zu schätzende Prämie für den entgangenen Antheil an Fracht oder Gewinn; nach Holländischem Rechte haben die Seeleute die Wahl, das Empfangene als Entschädigung zu behalten oder unter Abzug des Empfangenen einen Monatssold oder resp. ein Viertel der bedungenen Pauschsumme zu verlangen; nach Französischem Rechte werden sie für die Arbeitstage entschädigt und behalten das auf die Hand Gegebene, oder wenn sie noch Nichts empfangen haben, erhalten sie Monatssold. Das Spanische Recht stimmt ziemlich mit dem

[12] v. Kaltenborn, § 77 fine. Tecklenborg, l. c.

[13] v. Kaltenborn, § 79, Nr. 1. Pöhls, S. 270. Tecklenborg, S. 370.

Französischen überein. Andere Seerechte enthalten ähnliche Bestimmungen; nach der Bremischen Verordnung von 1852 erhalten die Leute außer dem bis zur Entlassung verdienten Lohne noch 2 Monats-Gagen [14]).

Bei dieser Art der Abfindung kommt es nicht darauf an, ob sich die Leute gleich wieder vermiethen können oder nicht.

Den Beginn der Reise datiren v. Kaltenborn und Pöhls von der Zeit an, wo das Schiff in der Absicht der Reise den Hafen verlassen hat. Geht das Schiff zuvor auf die Rhede, um seine Ladung zu completiren, oder aus sonst einem Grunde daselbst noch zu warten, so ist die Absicht der Reise, d. h. die Absicht, sich aus dem Abgangshafen zu entfernen, noch nicht vorhanden, und die Reise daher noch nicht begonnen. Es scheint deshalb der Zusatz nicht unwesentlich, daß die Reise begonnen habe, wenn das Schiff mit voller Ladung resp. den Hafen oder die Rhede in der Absicht der Reise verlassen habe. Die Abwesenheit von 24 Stunden aus dem Hafen ist dazu offenbar nicht erforderlich.

b. Wurde die Reise nach ihrem Beginn wieder abgebrochen, so erhalten die Leute, wenn sie entlassen werden, eine stärkere Entschädigung. Nach Preußischem Rechte erhalten sie volle Heuer — bei Monatsgage außer der verdienten Heuer, jenseits des Canals 3 Monat, diesseits 2 Monat Gage — und freie Rückbeförderung nach dem Ort, von wo das Schiff zuerst abgefahren ist; nach Holländischem Rechte außer dem schon verdienten Lohne das Doppelte dessen, was sie bei dem Abbruch der projectirten Reise empfangen, und freies Reisegeld, doch soll Alles zusammen nicht mehr als das Salair für die ganze Reise betragen. Der Betrag des Reisegeldes soll nöthigenfalls vom Holländischen Consul oder der Ortsbehörde festgestellt werden. Bei Engagements auf Gewinn oder Fracht

[14]) Tecklenborg, Handbuch, § 4.

findet überhaupt eine billige Entschädigung statt. Das Französische Recht giebt freies Reisegeld, so wie den ganzen Sold; bei monatsweiser Vermiethung nur den bereits verdienten Lohn und die Hälfte dessen, was sie wahrscheinlich noch verdient hätten. Das Englische Recht berechtigt den Seemann schlechthin bei jeglichem freiwilligen Aufgeben der Reise von Seiten der Rhederei zur Forderung des vollen Lohns [15]).

Wegen des Hanseatischen und Rostockschen Rechts vgl. I. 1.

2) Wird die Reise verlängert [16]), so laufen die Monatsgagen fort, und können die auf eine Pauschsumme gemietheten Seeleute eine Entschädigung fordern, deren Größe sich nach dem Verhältniß der Verlängerung zu der ursprünglich beabsichtigten Reise bestimmt. Eine Erhöhung der Monatsgagen tritt nur dann ein, wenn hinsichtlich der verschiedenen Gewässer, welche das Schiff befährt, ein Unterschied in der Gage besteht, und dieser durch die Verlängerung der Reise zur Anwendung kommt [17]). Die Lübecker Musterrolle von 1824, Nr. 9, bestimmt, daß das Schiffsvolk für die Zeit, die ein Schiff außer Landes länger als vier Wochen vergeblich auf Ladung wartet, nur halbe Gage erhält. Ob die Reise freiwillig, durch Verschulden oder Zufall (§ 138, II.) verlängert wurde, macht hinsichtlich der Entschädigungsforderung der Leute keinen Unterschied. Das Holländische Recht spricht dies ausdrücklich aus.

3) Wird die Reise willkürlich abgekürzt [18]), d. h. geht das Schiff nach der freiwilligen Bestimmung der Rheder oder des Schiffers nach einem nähern Hafen, so müssen die auf eine Pauschsumme fahrenden Seeleute nichts desto weniger ihren vollen Lohn haben, sind dagegen aber auch verpflichtet, auf dem

---

15) Pöhls, S. 309.

16) v. Kaltenborn, § 79. Nr. 5. Pöhls, S. 274. Hanseatisches Seerecht, IV. 20, 21, 23.

17) Tecklenborg, Handbuch, § 4. Hanseatisches Seerecht, IV. 22.

18) v. Kaltenborn, § 79. Nr. 3. Pöhls, S. 273.

Schiffe zu verbleiben und es wieder nach Hause zu bringen. Den auf Monatsgage gemiethеten Leuten sprechen die Seerechte keinen Anspruch auf Entschädigung zu.

Im Uebrigen giebt jede Veränderung der Reise, für welche die Leute gemiethet sind, sofern sie in ihrem Interesse dadurch benachtheiligt werden, einen Grund zur Aufhebung des Contracts. Nach dem Holländischen Gesetzbuch sind die Leute dazu allemal berechtigt, wenn die Reise vor ihrem Antritt verändert wird[19]). Sie erhalten die bis zum Tage ihres Abgangs verdiente Gage, behalten event. das Handgeld und sonstige Vorschüsse — da sie solche nie zu restituiren brauchen — und können unzweifelhaft freie Rückbeförderung nach dem Abgangshafen des Schiffes resp. dem Orte, wo sie geheuert sind, beanspruchen; weitere Entschädigung wird ihnen jedoch nicht gewährt. Die Musterrollen und Heuercontracte verpflichten die Leute jedoch der Regel nach, dem Schiffe überall zu folgen (§ 140).

Wegen bloßer Verzögerung[20]) der Reise können die Schiffsleute den Contract nicht anders aufheben, als wenn sie so lange dauert, daß ihr Interesse die Aufhebung rechtfertigt.

II. Die Schiffsleute haften für allen absichtlich oder durch ihre Schuld verursachten Schaden, und müssen sich daher den Abzug der Entschädigungssumme von ihrer Heuer gefallen lassen. Namentlich können sie für die Zeit, wo sie in gesetzwidriger Weise die Arbeit verweigern oder verabsäumen, oder wegen Vergehen gefangen gehalten werden, keinen Lohn beanspruchen[21]). (§ 138, III.)

Wegen grober Vergehen können die Schiffsleute ohne alle Ensschädigung vom Schiffer entlassen werden, und erhalten ihren Lohn nur bis zum Tage der Entlassung. Außerdem unterliegen sie den gesetzlichen Disciplinarstrafen (§ 142) und

---

[19]) v. Kaltenborn, § 77. Tecklenborg, S. 370.

[20]) v. Kaltenborn, l. c.

[21]) Engl. Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 186.

event. Criminalstrafen. Solche Vergehen sind namentlich Angewöhnung des Trunkes, vielfache Schlägereien, Entfernung von Bord ohne Erlaubniß, Unredlichkeit, Widersetzlichkeit und Gewaltthätigkeit. Der Schiffer kann einen solchen Seemann an der ersten besten Küste aussetzen, vorausgesetzt, daß sie bewohnt ist[22]. (§ 142, II.)

Nicht jedes Vergehn gegen den Schiffer ist jedoch ein Grund, den Seemann zu entlassen, der Schiffer soll ihn anderweitig strafen und nur äußersten Falls ihn entlassen[23].

Die Hamburger und Rostocker Musterrollen[24] enthalten noch die Bestimmung, daß dergleichen Entlassungsfälle, wenn sie im Auslande vorkommen, durch eidliche Erklärung des Capitains und der Officiere (nach der Rostocker Musterrolle, des Steuermanns) von einem Consul des Heimathlandes, oder in Ermangelung desselben, vor der Ortsbehörde constatirt, und darüber ein beglaubigtes Protocoll ausgefertigt werden soll.

Hat sich ein Seemann zu einem Dienste vermiethet, dem er nicht gewachsen ist, und wird dies vor Antritt der Reise entdeckt, so kann der Schiffer ihn entlassen und sich das Handgeld zurückgeben lassen[25]. Es ist dies namentlich auch Vorschrift der Hamburger und Rostocker Musterrolle[26], welche außerdem bestimmen, daß der Schiffer den Seemann, welcher seinen Dienst nicht gehörig versehen kann, während der Reise im Range herabsetzen und seine Gage verhältnißmäßig kürzen kann. Diese Unfähigkeit muß durch die Erklärung des Schiffers und Steuermanns an Eidesstatt bescheinigt sein. Nach Vorschrift des Hanseatischen Seerechts (IV. 4) soll derselbige auch seiner Heuer verlustig sein, und darüber nach Ermäßigung gestraft werden.

---

22) v. Kaltenborn, § 77. Pöhls, S. 264. Hanseatisches Seerecht, III. 8. IV. 5. Tecklenborg, S. 370 und Handbuch, § 4. e.

23) Pöhls, l. c.

24) Hamburgische Musterrolle, Art. 23. Rostocker Musterrolle, § 19.

25) Pöhls, S. 262. v. Kaltenborn, § 77.

26) Hamburger Musterrolle, Art. 6. Rostocker Musterrolle, § 24.

c. Dauer des Dienstverhältnisses[1]).

§ 140.

I. Das zwischen Capitain und Schiffsleuten bestehende Dienst- und Disciplinarverhältniß beginnt von dem Augenblicke, wo der Seemann in Folge des mit dem Capitaine abgeschlossenen Vertrages den Dienst auf dem Schiffe angetreten hat. Von da an ist das Schiffsvolk der Disciplin des Capitains oder Befehlshabers auf dem Schiffe unterworfen. Dieser Zeitpunkt kann erst nach der Musterung oder schon vor derselben eintreten, je nach der mit dem Capitaine getroffenen Vereinbarung. Kann der Seemann seinen Dienst zu der vereinbarten Zeit aus Veranlassung des Capitains nicht antreten, so beginnt doch sein Recht auf Lohn, Wohnung und Nahrung von dem vereinbarten Zeitpunkte an[2]).

1) In denjenigen Hafenplätzen, wo die Annahme der Leute durch die Vermittlung eines Heuerbaases oder Schouts geschieht (§ 113), tritt die Verpflichtung an Bord zu gehen, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes beredet ist, erst nach geschehener Unterzeichnung des förmlichen Heuervertrages vor dieser Behörde ein. Befinden sich, wie es nicht selten der Fall ist, Heuervertrag und Musterrolle in einem und demselben Documente, so ist dieser Zeitpunkt zugleich der der Musterung. (§ 114.) Bis zu diesem Acte besteht zwischen Capitain und Seeleuten noch kein rechtliches Verhältniß, also auch keine Verpflichtung zur Vollziehung des Heuervertrages[3]).

---

[1]) v. Kaltenborn, § 77. Pöhls, S. 260—265.

[2]) v. Kaltenborn, § 76. Pöhls, S. 254. Hamburger Musterrolle, Art. 3 und 4. Rostocker Musterrolle, § 5. Engl. Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 181.

[3]) Erachten des Schonenfahrer-Gelages in Rostock vom 28. September 1855, vom Obergerichte daselbst bekannt gemacht in den Rostockschen Rechtsfällen. Zweite Fortsetzung. S. 149.

Nach der Unterzeichnung dieses Heuervertrages, muß sich das Schiffsvolk sofort an Bord begeben, falls demselben nicht vom Schiffer noch eine kurze Frist zur Ordnung von Privatangelegenheiten verstattet wird, wie solches zu geschehen pflegt. Mitunter ist den Leuten eine solche Frist sogar gesetzlich gegeben, und braucht sich z. B. nach der Hamburger Musterrolle[4]) das Schiffsvolk nur innerhalb 24 Stunden nach Unterzeichnung des Heuervertrages an Bord zu begeben und zum Dienste des Schiffers bereit zu sein, bei Strafe einer halben Monatsgage, falls nicht vor dem Schout eine andere Vereinbarung getroffen und eine kürzere Frist bestimmt ist.

Hat sich ein Seemann ausdrücklich verdungen, auch schon vor der Vollziehung des Heuervertrages an Bord zu kommen, um die zur Ausrüstung des Schiffes erforderlichen Arbeiten, welche sonst der Regel nach in diesen Häfen von besonderen Schauerleuten verrichtet werden, mitzubeschaffen, und hat er auf Grund solchen Contracts den Dienst vor der Musterung angetreten, so ist er nach der Hamburger Musterrolle[5]) auch in diesem Falle zur demnächstigen Vollziehung des Heuercontractes noch nicht verbunden, sondern steht es ihm frei, seinen Dienst 48 Stunden vor seinem Abgange aufzukündigen. Geht er ohne solche Kündigung ab, so ist er seines verdienten Lohnes verlustig. Der Schout ist jedoch angewiesen, darauf zu achten, daß der Abgang solcher Leute nicht ohne trifftigen Grund geschieht, auch daß sie bei der Anmusterung nicht auf höhere Gage dringen, falls sie den Dienst zur laufenden Heuer angenommen haben. Die dawider Handelnden verfallen nach Umständen in eine Strafe von 6 bis 12 ℔[6]).

---

4) Musterrolle, Art. 2.

5) Musterrolle, Art. 4.

6) Reglement des Hamburgischen Wasserschouts vom 27. December 1849. § 6.

2) In Häfen — zu denen auch die Mecklenburgischen[7]) gehören — wo das Engagement der Schiffsbesatzung dem Schiffer selbst überlassen ist und derselbe sich die Leute einzeln aufspricht, geht die mündliche Vereinbarung mit dem Seemanne der Regel nach, und wenn nichts Anderes ausdrücklich bestimmt ist, stillschweigend dahin, daß der engagirte Seemann auch bei den zur Instandsetzung des Schiffes erforderlichen Arbeiten behülflich sein solle. Er ist daher verpflichtet, sich an Bord des Schiffes zu begeben, sobald die Arbeiten zu der bevorstehenden Reise beginnen und der Capitain den Antritt des Dienstes befiehlt. Hier kommt die Mannschaft der Regel nach also schon vor der Musterung an Bord, und ist daher schon vor derselben der Schiffsdisciplin unterworfen. Das specielle in der Musterrolle vorgeschriebene Verhältniß kann freilich erst nach geschehener Musterung eintreten, die allgemeine Schiffsdisciplin normirt jedoch schon vorher.

Die in dieser Weise engagirten Seeleute sind zur Vollziehung des förmlichen Heuervertrages (Musterung) verbunden; und ist es ihre Sache, sich vor dem Engagement mit dem Inhalte des gesetzlichen Heuervertrages (Musterrolle) bekannt zu machen. Es folgt dies aus dem stillschweigenden Inhalte des auf die Reise gerichteten Engagements. Der Seemann kann daher auch vor der Musterung den Dienst nicht willkührlich wieder verlassen, sondern ist in solchem Falle zur Entschädigung verpflichtet, wenn auch für seinen Contractsbruch gemeinrechtlich keine Strafen bestehen. Nach Rostocker[8]) Vorschrift soll jedoch ein Seemann, welcher der Verheuerung nicht genügt, mit achttägigem Arreste, und hatte er sogar schon Heuer empfangen oder schon gemustert, mit 14tägigem Gefängnisse bei Wasser und Brod um den zweiten Tag bestraft werden; und kann der

---

[7]) Erachten des Rostocker Schonenfahrer-Gelages, cit.

[8]) Verordnung vom 26. Februar 1838, Nr. 4. (Blank, S. 490.)

Schiffer außerdem auf Erfüllung des Heuercontractes oder Zurückgabe des Gezahlten klagen. (Vgl. den Fall der Desertion § 145.) Mit dieser Verordnung steht das Erachten des Rostocker Schonenfahrergelages vom 28. September 1855 [9]), welches berichtet, daß die Leute eventualiter bis zur Musterung zurücktreten können, im Widerspruche, und erscheint daher in diesem Punkte nicht richtig. Die Ansicht des Erachtens findet dadurch ihre Erklärung, daß wenn ein Seemann vor der Musterung abgehen will, der Capitain in der Regel darin consentirt, wenn er ihm das etwa empfangene Handgeld zurückzahlt und eine halbe Monatsheuer dazu. Bei der scharfen entgegenstehenden gesetzlichen Vorschrift kann man jedoch diese Art der Contractsaufhebung, welche eine Folge freiwilliger Vereinbarung ist, nicht für eine Usance, für ein Recht des Seemannes halten. Daß in der Regel eine solche Vereinbarung getroffen wird, hat seinen Grund in der Vorschrift des Rostocker Stadtrechtes VI. 1, Art. 2, worin es allgemein heißt, daß der Seemann, welcher die volle Reise, zu der er sich verdungen, nicht hält, dem Schiffer das ganze Lohn, das er von ihm empfangen hat, wieder geben soll, und dazu noch die Hälfte von dem, was ihm der Schiffer gelobet hat. Auch das Lübecker Stadtrecht hat diese Bestimmung. Bei ihrer Auslegung wird oft übersehen, daß sie sich nicht auf ein Engagement nach Monatsheuer, sondern nur auf die Fälle bezieht, wo der Seemann, wie dies früher üblich war, für eine Totalsumme für die ganze Reise gemiethet ist; und wird es deshalb irrthümlicher Weise für ein Recht des Seemannes gehalten, gegen Zahlung der halben Monatsheuer den Dienst vor der Musterung noch wieder verlassen zu dürfen.

Schreitet der Schiffer mit den von ihm in dieser Art engagirten Leuten demnächst zur Musterung, so sind sie selbstverständlich verbunden, ihm sofort wieder an Bord zu folgen. In

[9]) Rostockische Rechtsfälle. Zweite Folge. S. 150.

Rostock pflegt den Leuten die Erlaubniß ertheilt zu werden, noch einige Stunden am Lande zu verweilen; doch ist dies keine Observanz, aus welcher der Mannschaft ein Recht dazu freistände [10]). Die Bestimmung der Rostocker Musterrolle [11]), welche gleich der Hamburger verfügt, daß sich das Schiffsvolk längstens binnen 24 Stunden nach Unterzeichnung der Musterrolle an Bord begeben solle, wenn nicht etwas Anderes vereinbart worden, hat selbstverständlich den Fall vor Augen, wo die Leute vorher noch nicht an Bord gewesen sind; ist daher, da dieser Fall in Rostock zu den Ausnahmen gehört, von geringer Bedeutung, und darf nicht zu dem Irrthume führen, als wenn das Schiffsvolk, welches schon an Bord gewesen ist, ein Recht habe, erst 24 Stunden nach Unterzeichnung der Musterrolle wieder an Bord zu gehen [12]).

II. Der Contract zwischen Schiffer und Leuten dauert, wenn nicht ausdrücklich etwas Anderes abgemacht ist, für die ganze Zeit der Reise bis zu ihrer Beendigung, und tritt diese erst mit der Rückkehr des Schiffes in den Hafen ein, von wo es ausgegangen ist [13]). Hat sich die Mannschaft daher nicht ausdrücklich nur für die Reise nach dem Bestimmungsort und retour bedungen, so muß sie mit dem Schiffe weiter segeln, so wie die Ordres und Frachten fallen, bis es in den Ausgangshafen zurückgekehrt ist. Regelmäßig verpflichten die Heuercontracte resp. Musterrollen die Leute hiezu ausdrücklich [14]). Da-

---

10) Erkenntniß des Gewettgerichts vom 4. September 1855 und des Obergerichts auf Grund des Erachtens des Schonenfahrer-Gelages cit.

11) Musterrolle, § 4.

12) Erachten des Schonenfahrer-Gelages cit.

13) Pöhls, S. 261. v. Kaltenborn, § 75. Erkenntniß des Oberappellationsgerichts zu Rostock vom 19. October 1846, (Rostocksche Rechtsfälle, I. S. 119, Nr. 8.) Lübecker und Rostocker Stadtrecht VI. 1, Art. 4.

14) Hamburger Musterrolle, Nr. 1. Rostocker Musterrolle, § 1. Wismarsche Musterrolle, § 1.

gegen ist der Schiffer aber auch verpflichtet, sie hierher zurückzuliefern.

Ist das Schiff in seinen Ausgangshafen zurückgekehrt, so sind die Leute noch zur Löschung eventualiter Auswerfung des Ballastes, Abtakelung und Wasserfestmachung des Schiffes verpflichtet [15]). Soll das Schiff nicht abgetakelt werden, so müssen wenigstens Segel und Taue zuvor getrocknet sein, alles Schiffsgeräth sich an seiner Stelle befinden, das Schiff gereinigt und die etwa erforderliche Verklarung abgelegt sein [16]). Erst dann kann das Schiffsvolk seine Entlassung und Auszahlung der Heuer fordern. (§ 115.)

Kommt das Schiff im Verfolg seiner Reise in seinen Ausgangshafen, entweder Ladung dahin bringend oder um solche zu holen, jedoch zu einer solchen Jahreszeit, in welcher die Schiffe noch wieder weggehen, zurück, so darf man diese Rückkunft nicht als die Beendigung der Reise in dem obigen Sinne ansehen, es sei denn, daß der Schiffer nicht wieder ausgehen wolle. Ebenso sind in dem Falle, wo das Schiff regelmäßige Fahrten zwischen bestimmten Orten macht, alle in jedem Jahre vorkommenden Expeditionen als eine einzige Reise zu betrachten [17]).

Hat der Capitain fremde Leute an Bord, welche auswärts geheuert sind, so haben sie nach Beendigung der Reise Anspruch auf freie Rückbeförderung nach dem Orte, wo sie geheuert sind, und liegt in dem Einverständnisse des Seemannes mit seiner Entlassung kein Verzicht auf diesen Anspruch [18]).

---

15) v. Kaltenborn, § 76.

16) Hamburger Musterrolle, Art. 21. Rostocker Musterrolle, § 17.

17) Erkenntniß des Ober-Tribunals zu Berlin vom 22. März 1851. (Kletke, Sammlung von Präjudicien. Erlangen 1857. S. 120.)

18) Sentenz des Obergerichtes zu Rostock vom 20. September 1851. (Rostocksche Rechtsfälle. Zweite Folge. S. 187.)

III. Außer dem regelmäßigen Ablaufe des Contracts kann derselbe noch aufgehoben werden[19]):

1) Durch gegenseitigen Consens.

2) Wenn der andere Theil ihn nicht erfüllt, sei es wegen casus (§ 138) oder wegen dolus oder culpa (139).

3) Endlich kann noch der Seemann seine Entlassung fordern:

a. Gegen vollständige, nöthigenfalls gerichtlich zu bestimmende Entschädigung muß der Schiffer jeden Seemann sowohl vor der Abreise, als auch während der Reise an jedem Landungsplatze entlassen. Die auf das Wisbysche Seerecht gestützte Ansicht von Pöhls (S. 265), daß der Seemann seine Entlassung fordern könne, wenn er dasjenige, was er auf die Hand erhielt, zurückgebe, und noch einmal so viel dazu, ist auch selbst für den Fall, wo der Seemann noch vor der Abreise abgehen will, nicht in die Praxis übergegangen. Bei Verheuerungen für die ganze Reise bestimmt das Hanseatische Seerecht (IV. 24) die Entschädigungssumme dahin, daß wenn der Seemann auf der halben Reise Urlaub haben wolle, so solle er dem Schiffer die ganze Heuer und Führung zu bezahlen schuldig sein, und das Lübecker und Rostocker Stadtrecht (VI. 1, Art. 2) damit übereinstimmend, daß der Seemann, welcher die volle Reise nicht halten will, das ganze Lohn wieder geben soll, was er empfangen, und dazu noch die Hälfte, als ihm der Schiffer gelobet hat.

b. Gegen Zurückgabe des etwaigen Vorschusses und Stellung eines Ersatzmannes kann der Seemann seinen Dienst einseitig verlassen, wenn er auf einem anderen Schiffe höherer Officier, der Steuermann, wenn er Schiffer werden kann, so wie in dem Falle, wenn er heirathen und am Lande bleiben will[20]).

c. Ohne Entschädigung zu geben, steht es nach der Ham-

---

[19]) v. Kaltenborn, § 77. Pöhls, S. 265. Tecklenborg, Handbuch, § 4, 2.

[20]) Tecklenborg, Handlexicon, S. 370.

burger [21]) Musterrolle der Mannschaft nach Verlauf von 2 Jahren vom Tage der Anmusterung angerechnet frei, gegen Bezahlung der Gage ihre Entlassung, aber ohne Vergütung von Reisekosten, zu verlangen; nach der Bremer [22]) Musterrolle, wenn nach Ablauf von 1 Jahre eine Reise in einem Deutschen, Holländischen oder Belgischen Nordsee- oder Ostseehafen endigt, oder nach Ablauf von 2 Jahren in einem anderen Europäischen Hafen, oder nach 4 Jahren in einem außereuropäischen Hafen; nach der Rostocker [23]) Musterrolle kann Jeder seinen Abschied und die Auszahlung seiner bis dahin verdienten Gage, aber keine Vergütung verlangen, wenn das Schiff nach Ablauf von 2½ Jahren seit seinem Abgange von Rostock eine Reise in einem Europäischen Hafen endigt. In außereuropäischen Häfen kann die Mannschaft, nachdem sie 4 Jahre am Bord gewesen, ihre Entlassung unter den obigen Bedingungen verlangen.

d. Das Englische Recht [24]) bestimmt endlich, daß der Seemann zum Zweck sofortigen Eintritts in den Kriegsmarinedienst sein Schiff ohne Weiteres verlassen kann, und soll der Capitain ihm seinen verdienten Lohn auszahlen und seine Kleidungsstücke verabfolgen lassen. Vorausbezahlte Gage wird dem Capitain von der Admiralität vergütet, so wie auch der Mehrbetrag, welchen der Schiffer für das Engagement anderer Mannschaft verausgaben muß.

D. Klagen gegen den Capitain.

§ 141.

Die Hamburger, Rostocker und Wismarsche Musterrollen [1]) enthalten nachstehende Bestimmungen:

[21]) Musterrolle, Art. 22.

[22]) Bremische Verordnung vom 15. November 1852, § 55. (Tecklenborg, Handbuch, § 4.)

[23]) Musterrolle, § 18.

[24]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 214—220.

[1]) Hamburger Musterrolle, Art. 27 und 28. Rostocker Musterrolle, § 28 und 29. Wismarsche Musterrolle, § 12.

1) Keiner der Mannschaft ist berechtigt, den Schiffer im Auslande vor fremden Gerichten zu belangen; nach der Rostocker Musterrolle bei Verlust der guthabenden Gage. Nur in Fällen, die keinen Aufschub leiden (vgl. § 116), soll es der Mannschaft freistehen, an Orten, wo ein Mecklenburgischer Consul oder in Ermangelung dessen ein anderer Deutscher Consul ist, eine vorläufige Entscheidung desselben herbeizuführen. Der Consul hat darüber Acte zu ertheilen, damit die Differenzen bei Rückkehr des Schiffes nach der Heimath definitiv von der competenten Behörde untersucht und entschieden werden können.

Nach der Wismarschen Musterrolle findet dies Verfahren überhaupt bei Streitigkeiten statt, welche im Auslande über die Musterrolle und die sonstigen Verpflichtungen und Berechtigungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft entstehen.

2) Klagen von einem oder mehreren Individuen der Mannschaft über ungerechte und unmenschliche Behandlungen abseiten des Capitains sollen nur dann Beachtung finden, wenn sie durch das Zeugniß der übrigen Mannschaft und der Officiere des Schiffes bekräftigt werden. Bei erwiesener Schuld seitens des Capitains bleibt es alsdann dem Ermessen der competenten Heimathsbehörde anheimgestellt, den Umständen nach angemessene Civil- und Criminalstrafe zu verfügen, wogegen fälschliche Anklage der Mannschaft ebenfalls mit den strengsten Strafen belegt werden soll.

Diese Bestimmungen enthält die Wismarsche Musterrolle nicht.

3) In Hamburg[2]) soll der Schout bis auf Weiteres eine Ausgleichung der zwischen Schiffer und Schiffsvolk entstandenen Streitigkeiten im gütlichen Wege versuchen. Ist dies von keinem Erfolge, so steht es den Parteien frei, sich an die Schiffer-Alten zu wenden; in letzter Instanz entscheidet der Patron der

---

[2]) Reglement des Wasserschouts vom 27. December 1849, § 9.

Schiffer. In Rostock[3]) kann bei Streitigkeiten über den Heuervertrag zwischen dem Schiffer und der Schiffsbesatzung, oder Einzelnen aus letzterer, zuerst die Vermittlung des Schonenfahrer-Gelages nachgesucht werden; will aber der klagende Theil hievon keinen Gebrauch machen, oder findet der eine oder der andere Theil sich durch das Resultat der Vermittlung nicht befriedigt, so ist die Sache zur richterlichen Entscheidung beim Gewett anzubringen, welches die Sache sodann in einem abgekürzten Verfahren verhandelt. In Wismar[4]) sollen derartige Streitigkeiten zuerst vor das Aeltestengelag der Schiffercompagnie zum schiedsrichterlichen Ausspruch gebracht werden, und steht es sodann jeder Partei, welche damit nicht zufrieden ist, frei, sich an die gerichtliche Behörde zu wenden.

4) Nach Englischem[5]) Rechte muß jeder Seemann, der eine Klage gegen den Capitain oder einen der Mannschaft anhängig machen will, ans Land gelassen werden, sobald es der Dienst erlaubt.

III. Disciplinarstrafen für das Schiffsvolk.

§ 142.

I. Die Strafen für die Disciplinarvergehen der Seeleute verhängt der Capitain, eventualiter die competente Schiffahrtsbehörde des Heimathshafens, nach summarischer Untersuchung der Vergehen und ohne an die Beobachtung einer bestimmten Form gebunden zu sein[1]). Die Wismarsche Musterrolle verpflichtet den Capitain ausdrücklich, die festgestellten Strafen

---

[3]) Verordnung vom 26. Februar 1838, § 5. (Blanck, Gesetzsammlung, S. 490.)

[4]) Musterrolle l. c.

[5]) Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 232.

[1]) Englische Schiffahrtsacte vom 10. August 1854, § 243.

zum Vollzug zu bringen, oder eventualiter durch die competente Behörde in Vollzug bringen zu lassen [2]).

Im Auslande ist der Schiffer befugt, fremde Behörden zur Hülfeleistung zu requiriren, und nöthigenfalls den Schuldigen auch fremden Behörden zur Bestrafung zu übergeben [3]). In Fällen, wo der Seemann sich weigert, an Bord zu kommen, kann der Schiffer ihn festnehmen und an Bord bringen lassen, ohne einen gerichtlichen Befehl dazu. Befindet sich derselbe bereits in gerichtlicher Untersuchung, so kann das Gericht denselben auf Antrag des Schiffers zu jeder Zeit an Bord bringen lassen [4]).

II. Die Strafen bestehen in Abzügen an der Heuer, directen Geldstrafen, Einsperrungen mit und ohne Abkürzung der Nahrungsmittel und Dienstentlassung. Die körperliche Züchtigung wird man jetzt als eine nicht mehr statthafte Strafart ansehen müssen, es sei denn, daß sie particularrechtlich noch gesetzlich von Bestand ist. Das Preußische und Hannöversche Landrecht [5]) gestatten dem Schiffer eine mäßige Züchtigung.

Nach dem neuesten Englischen Rechte [6]) dürfen nur Geld- und Gefängnißstrafen verhängt werden; auch in den Hamburger, Rostocker und Wismarschen Musterrollen hat die körperliche Züchtigung keinen Platz, wie denn in Mecklenburg überhaupt die körperliche Züchtigung allgemein aufgehoben und für Disciplinarfälle, wie die vorliegenden, nicht wieder restituirt ist [7]). Der Dienstzwang berechtigt nicht mehr zur körperlichen Züchtigung.

---

[2]) Musterrolle, § 13.

[3]) Tecklenborg, Handbuch, § 19. Not. 4.

[4]) Englische Schiffahrtsacte, cit. § 246—248.

[5]) Tecklenborg, Handbuch, § 19, und Schow, Grundsätze des Ostfriesischen Seerechts, § 26.

[6]) Schiffahrtsacte von 1854, § 243.

[7]) Verordnungen vom 11. Januar 1849 (Reg.-Bl. Nr. 3) und vom 29. Januar 1852. (Reg.-Bl. Nr. 4.)

Die Dienstentlassung widerspenstiger Seeleute kann im äußersten Falle überall geschehen, doch muß das Land, an welches sie ausgesetzt werden, von civilisirten Menschen bewohnt sein[8]). (§ 139, II.)

III. Das Maximum der Strafe, welches vom Capitain verhängt werden darf, ist gemeinrechtlich nur insoweit fixirt, als die Strafe überhaupt in dem Bereich correctioneller Züchtigung verbleiben muß[9]). Wie weit dieser geht, bestimmt sich nach der Ueblichkeit und dem Schiffsgebrauch und darf solcher nicht überschritten werden. (Vgl. § 150.)

Wenn die Disciplinarfälle so schwerer Art sind, daß die Strafgewalt des Capitains zu einer hinreichenden Sühne nicht ausreicht, so tritt die competente Schiffahrtsbehörde, welcher der Schiffer alle derartigen Vergehen anzuzeigen hat[10]), ergänzend ein, die ihre Strafabmessung gleichfalls nach Billigkeit und Ueblichkeit zu bestimmen hat[11]). Die Schiffsleute sind verbunden, in solchen Fällen auch gegen einander Zeugniß zu geben; wollten sie dies nicht, so soll des Schiffers eidlicher Aussage geglaubt werden[12]). (§ 150 fine.)

Das Ostfriesische Seerecht hat die Bestimmung, daß die Disciplinarstrafe des Schiffers sich nicht über mäßige Schläge, achttägiges Gefängniß, oder 5 Thlr. Geldstrafe erstrecken darf[13]).

IV. Particularrechtlich sind die Strafen für eine Anzahl von Disciplinarvergehen der Schiffsleute fixirt. Auch das Hanseatische Seerecht (Tit. IV. von des Schiffsvolks Annehmung und Amptsgebühr) enthält eine Menge von Strafbestimmungen; sie sind jedoch meistens für die jetzigen Verhältnisse nicht mehr an=

---

8) Hanseatisches Seerecht, III. 8. v. Kaltenborn, § 82.

9) v. Kaltenborn, § 82.

10) Hanseatisches Seerecht, III. 9.

11) Pöhls, S. 286.

12) Hanseatisches Seerecht, III. 9.

13) Schow, Grundsätze des Ostfriesischen Seerechts, § 28.

gemessen, und daher nur mit Modificationen in Anwendung zu bringen, falls sie nicht wegen neuerer particularer Gesetze ganz unberücksichtigt bleiben können.

A. Die Englische Kauffahrtei-Schiffahrtsacte von 1854 hat für nachstehende Vergehen eines gesetzmäßig geheuerten Seemannes folgende Strafen gesetzt[14]):

sub 2. Wer ohne trifftigen Grund es unterläßt oder sich weigert, auf sein Schiff zu gehen oder auf seinem Schiffe in See zu gehen, oder ohne Urlaub 24 Stunden vom Schiffe wegbleibt, oder überhaupt von seinem Dienste wegbleibt, ohne daß dies als Desertion anzusehen ist (§ 145), soll mit Gefängniß bis zu 10 Wochen, mit oder ohne harte Arbeit, und Geldstrafe bis zur Höhe des Verdienstes von 6 Tagen bestraft werden, auch die Unkosten tragen, welche zur Heuerung eines Stellvertreters aufgewandt werden mußten.

sub 3. Für das Verlassen des Schiffs im Entlöschungshafen ohne Erlaubniß und bevor es in Sicherheit gebracht ist, geht die Strafe bis zum Abzuge von einer Monatsgage.

sub 4 und 5. Absichtlicher Ungehorsam gegen gesetzmäßige Befehle wird mit Gefängniß bis zu 4 Wochen, mit oder ohne harte Arbeit, und Verlust von Lohn bis zu zweitägigem Verdienste bestraft; fortgesetzter Ungehorsam mit Gefängniß bis zu 12 Wochen, mit oder ohne harte Arbeit, und Verlust vom Lohn bis zu sechstägigem Verdienst für jede 24 Stunden, binnen welchen der Ungehorsam fortgesetzt wird. (§ 148.)

sub 7. Die Verbindung mit einem oder mehreren aus der Mannschaft zum Zweck der Nichtbefolgung gesetzmäßiger Befehle, oder Vernachlässigung der Pflicht, oder zur Verhinderung der Führung des Schiffes oder der Fortsetzung der Reise wird mit Gefängniß bis zu 12 Wochen, mit oder ohne harte Arbeit, bestraft.

---

14) Schiffahrtsacte von 1854, § 243.

sub 9. Für jede Schmuggelei, woraus dem Capitain oder Eigner Verlust oder Schaden erwächst, muß der Seemann den Schaden tragen, und kann zur Deckung ein verhältnißmäßiger Theil oder das Ganze des Lohns zurückbehalten werden.

B. Die Hamburger, Rostocker und Wismarsche Musterrollen bestrafen nachstehende Vergehen wie folgt:

1) Wer von einem Schiffe vor der Musterung abgeht, ohne seinen Dienst 48 Stunden vorher aufgekündigt zu haben, ist in Hamburg seines verdienten Lohnes verlustig. (Art. 4.) (§ 140 und 145.)

2) Jede Weigerung zur Leistung der ordnungsmäßigen Schiffsarbeiten wird mit einer Geldbuße von einer Monatsgage bis zum Verlust des ganzen Lohnes und den Umständen nach auch mit Gefängnißstrafe belegt. Hamburger Musterrolle, Art. 7. Rostocker Musterrolle, § 6.

Wer den wiederholten Befehlen des Capitains den Gehorsam verweigert, hat Gefängnißstrafe von 14 Tagen bis zu einem Jahr verwirkt. Hamburger Musterrolle, Art. 16.

3) Wer auf der dienstthuenden Wache schlafend angetroffen wird, verfällt jedesmal in eine Strafe, nach der Hamburger Musterrolle, Art. 8, von 3 Mark, und geschieht es auf der Anker- oder Auskiekwache, von 6 Mark Cour.; nach der Rostocker Musterrolle, § 7, von resp. 3 und 6 Thlrn.; nach der Wismarschen von resp. 1 und 2 Thlr. Cour. Der wachende Officier wird in diesem Falle, nach der Hamburger Musterrolle, das erste Mal zur Strafe einer Ein-Monatsgage, das zweite Mal einer Zwei-Monatsgage, nach den Rostocker und Wismarschen Musterrollen resp. einer halben und Einer Monatsgage verurtheilt, geschieht es zum dritten Male, so ist der Schiffer ohne Weiteres zur Absetzung (Entlassung) oder Degradation berechtigt.

4) Jede Entfernung von Bord ohne Erlaubniß des Capitains oder befehlshabenden Officiers ist sowohl in Ham-

burg (Art. 10), als in Rostock (§ 8) mit Strafe von einer halben Monatsgage belegt.

Wer über den erhaltenen Urlaub ausbleibt, hat nach der Hamburger Musterrolle 1 Mark, wer über 12 Stunden ausbleibt, 2 Mark, und wer über 24 Stunden ausbleibt, 3 Mark, nach der Rostocker Musterrolle für jede Stunde seines längern Ausbleibens 16 ßl., falls er aber die ganze Nacht ausbleibt, eine Monatsgage verwirkt. In Hamburg kann die Strafe den Umständen nach erhöht werden. Nach der Wismarschen Musterrolle, § 3, d, hat derjenige, welcher über die erlaubte Zeit ausbleibt, 16 ßl., wer über 12 Stunden ausbleibt, 32 ßl., und über 24 Stunden 1 Thlr. Cour. zu zahlen. Außerdem trägt er alle Verantwortlichkeit aus diesem Vergehen. Wer sich vor Abgang des Schiffes nicht wieder einstellt, oder länger als drei mal 24 Stunden (nach der Wismarschen Musterrolle, § 3, e, zwei mal 24 Stunden) ohne Erlaubniß ausbleibt, wird, sofern er seine Unschuld nicht nachweis't, als Deserteur angesehen und behandelt. (§ 145.)

5) Wer ohne Erlaubniß seine Sachen vom Schiffe nimmt, hat Monatsgage verwirkt. Hamburger Musterrolle, Art. 11. Rostocker Musterrolle, § 9. Nach der Wismarschen Musterrolle, § 3, d, tritt diese Strafe erst bei wiederholter Uebertretung ein, das erste Mal ist die Strafe 2 Thlr. Die landesherrliche Verordnung vom 31. Aug. 1855, § 3, verbietet solches für Mecklenburg allgemein[15]), jedoch ohne eine Strafbestimmung.

Fremde an Bord zu lassen ohne Erlaubniß, ist in Hamburg bei 6 Mark, in Rostock und Wismar bei 2 Thlrn. Cour. verboten; nach der Wismarschen Musterrolle im Falle wiederholter Uebertretung bei Verlust der Heuer eines Monats.

6) Wenn die Schiffsleute sich betrinken, oder schlagen,

---

[15]) Reg.-Bl. 1855, Nr. 35. Raabe, V. S. 902.

oder sich die Herrschaft über die Jungens anmaaßen oder sie schlagen oder stoßen, oder Zänkerei im Schiffe oder am Lande anrichten, oder selbst oder durch Andere irgend Etwas heimlich an das Schiff oder aus dem Schiffe bringen lassen, so werden sie nach der Wismarschen Musterrolle, § 3, d, mit 2 Thlrn. und im Falle wiederholter Uebertretung mit Verlust der Heuer eines Monats bestraft.

7) Handelsartikel mit sich zu führen, ist bei Strafe der Confiscation der Waaren oder des Erlöses aus denselben und einer von der competenten Obrigkeit den Umständen nach zu verfügenden Strafe verboten. Hamburger Musterrolle, Art. 12. Rostocker Musterrolle, § 10. Letztere kann nicht nur in dem Verluste des verdienten Lohns, sondern auch in einer kürzern oder längern Gefängnißstrafe bestehen. Hamburger Musterrolle, l. c. (§ 131, B. 3.)

Mehr Branntwein oder sonstige geistige Getränke, oder Taback, als zum Verbrauch erforderlich, an Bord zu bringen, ist bei einer nach den Umständen abzumessenden Strafe des Verlustes einer monatlichen Heuer und der Confiscation verboten. Rostocker Musterrolle, l. c. Wismarsche Musterrolle, § 5.

8) Wer in Nothfällen nicht seine Pflicht thut, verliert seinen vollen Lohn und wird den Umständen nach von der competenten Behörde in Geld- und Gefängnißstrafe genommen. Hamburger Musterrolle, Art. 14. Rostocker Musterrolle, § 11. Wismarsche Musterrolle, § 3, c. Vgl. Lübecker und Rostocker Stadtrecht, VI. 3. Art. 6.

Nach Vorschrift der Rostocker Musterrolle (§ 30) sollen alle auf Grund derselben erkannten Geldstrafen, so wie die confiscirten Gegenstände, so weit letztere nicht als Schadensersatz in Anspruch genommen werden, vom Gewett zu einem künftigen Seemanns-Pensionsfonds besonders berechnet werden (§ 108, Nr. 3). Nach der Wismarschen Musterrolle sind sie der Rhederei verfallen.

Das neue Statut der Hamburger Seemannscasse datirt vom 30. März 1857[16]).

Drittes Kapitel.

Disciplin über andere auf dem Schiffe befindliche Personen.

§ 143.

I. Hinsichtlich der Passagiere ist das hieher Gehörige der Uebersicht wegen zugleich im § 104 vorgetragen.

II. Personen, welche ohne Erlaubniß mit in See gehen, werden nach Englischem Rechte[1]) mit Geldstrafe bis zu 20 Pfd. oder mit Gefängniß, mit oder ohne harte Arbeit bis zu 4 Wochen, belegt.

Vierter Abschnitt.

See-Verbrechen.[1])

I. Einfluß der Seeverhältnisse auf die gemeinen Verbrechen, insbesondere den Diebstahl.

§ 144.

Mehrere gemeine Verbrechen werden härter als gewöhnlich bestraft, wenn sie von Seeleuten auf dem Schiffe begangen

16) Siehe dasselbe in der Börsen-Halle vom 8. April 1857. Nr. 13,953.

1) Schiffahrtsacte von 1854, § 258.

1) Pöhls, S. 283 f. v. Kaltenborn, § 82.

werden. Es ist dies namentlich der Fall beim Diebstahl, Mord und Tödtung eines Kameraden. Der Schiffer, welcher etwas von dem ihm anvertraueten Gute oder den Victualien bei der Abrechnung mit seinen Rhedern böslicher Weise verschweigt oder etwas unterschlägt, soll nach Hanseatischem Rechte (XII. 3), auch nach Schwedischem und Dänischem, desgleichen nach Lübischem und Rostocker Stadtrecht (VI. 1. Art. 10) als Dieb bestraft werden. Nach Preußischem Rechte gilt die Veruntreuung des Schiffers sogar als Diebstahl unter erschwerenden Umständen [2]).

Diebstähle an schiffbrüchigen Sachen werden sehr strenge bestraft, und oft ist Tod darauf gesetzt.

Aus der Mecklenburgischen Diebstahls-Verordnung vom 4. Januar 1839 [3]) ist hier hervorzuheben:

1) Wenn nach derselben unter bewohnten Gebäuden alle Häuser und andere Gebäude verstanden werden, in welchen Menschen wohnen, oder worin sie ihre gewöhnliche Schlafstelle haben, so werden Schiffe, wenn sie von Seeleuten bemannt sind, den bewohnten Gebäuden gleich geachtet werden müssen. Diebstähle, welche im Innern eines Schiffes mittelst Erbrechung oder Eröffnung durch Nachschlüssel, oder durch andere dazu dienliche Werkzeuge vollführt wurden, namentlich auch durch den Gebrauch der rechten Schlüssel, welche sich der Dieb durch List oder heimlich zu verschaffen gewußt hatte, gehören daher zu den ausgezeichneten Diebstählen ersten Grades, welche je nach der Größe des gestohlenen Objectes mit Strafe von 6 Wochen Gefängniß bis zu 6 Jahren Zuchthaus belegt werden.

2) Diebstähle an dem Schiffsinventario, der Ladung, den Sachen des Schiffers, der Mannschaft und der Passagiere, von den auf dem Schiffe befindlichen Leuten begangen, werden alle-

---

2) v. Kaltenborn, § 72.

3) O. W. 1839, St. 2. Raabe, Gesetzsammlung, Bd. II. S. 522.

mal mit erschwerter Strafe belegt. Nach der Rostocker Musterrolle, § 9, sollen sie den Verlust der ganzen Gage zur Folge haben.

In Rostock ist zur Verhütung der Diebereien an den Tauwerken der Schiffe[4]) der Aufkauf alten Tauwerkes bei Strafe von 10 Thlr. N²/₃, event. angemessene Gefängnißstrafe speciell verboten, wenn nicht der Verkäufer ein Schiffer, Reifermeister oder Inhaber eines Leichterschiffes ist, oder der Verkäufer sich sonst durch einen vom Ankäufer aufzubewahrenden Schein, welcher entweder von einer solchen Person oder einem sonstigen Eigenthümer unterschrieben und untersiegelt ist, sich als rechtmäßiger Inhaber ausweiset.

Diebstähle, welche an den Ladungen der Leichterschiffe[5]) begangen werden, sollen den ausgezeichneten Diebstählen ersten Grades gleichbehandelt werden. — Als Versuch des Diebstahls werden angesehen absichtliche Verletzungen der vorschriftsmäßigen Sicherheitsvorkehrungen (§ 78) oder der von den Abladern etwa angelegten Siegeln, zu einer Zeit, wo der Leichter befrachtet ist. — Wer Sachen, die ihm als von einem Leichterschiffe gestohlen bekannt sind, bei sich aufnimmt, verbirgt, an sich bringt oder zu deren Absatze an andere mitwirkt, soll dem wirklichen Gehülfen gleich bestraft werden. Auch derjenige, welcher sich unter Umständen, die ihm verdächtig sein konnten und mußten, auf vorgedachte Weise mit Sachen befaßt hat, welche von Leichterschiffen gestohlen sind, ohne der wissentlichen Diebshehlerei geständig oder überführt zu sein, verfällt in eine Geldstrafe bis zu 50 Thlr. N²/₃, welche im Falle des Unvermögens mit Gefängniß bis zu 4 Wochen zu verbüßen ist.

---

[4]) Verordnung vom 8. April 1828. (Blanck, S. 388.)

[5]) Verordnung vom 17. Juli 1839, Nr. 4. (Blanck, S. 514.)

II. Die besonderen Seeverbrechen [1].

1) Desertion.

§ 145.

Jeder Seemann, welcher seinem Schiffer, mit dem er den Heuercontract in gesetzlicher Form vollzogen und von dem er einen Theil seiner Gage empfangen hat, entläuft, macht sich des Verbrechens der Desertion schuldig und hat dadurch Criminalstrafe verwirkt. Wer vorher sich heimlich entfernt, wird polizeilich bestraft, sobald man seiner habhaft geworden, wird jedoch noch nicht als Deserteur angesehen [2].

I. Die Strafe ist nach den älteren Seerechten sehr hart; nach dem Hanseatischen, IV. 25, soll dem Deserteur, er sei Officier oder gemeiner Seemann, ein Bootshaken in die Backen gebrannt werden.

Das Englische Recht [3]) behandelt die Desertion nicht als Criminal-Verbrechen, sondern als Disciplinarvergehen und bestraft sie mit Gefängniß bis zu 12 Wochen, mit oder ohne harte Arbeit. Außerdem sollen jedoch alle Kleider und Effecten, welche der Deserteur an Bord zurückläßt, oder ein Theil derselben, auch der rückständige Lohn ganz oder theilweise verfallen sein. Auch soll, wenn die Desertion auswärts geschah, nach Ermessen des Gerichts derjenige Lohn verfallen sein, den der Deserteur auf einem andern Schiff nach der Desertion bis zu seiner Zurückkunft nach dem Vereinigten Königreiche verdient haben möchte. Endlich ist er schuldig, den Mehrbetrag des Lohnes zu ersetzen, welcher für einen Ersatzmann zu zahlen gewesen ist.

---

1) Pöhls, S. 284.

2) Englische Schiffahrtsacte vom 10. August 1854, § 243. Hamburger Reglement des Wasserschouts § 8.

3) Schiffahrtsacte l. c.

Nach der Hamburger Musterrolle [4]) hat der Deserteur nicht nur seinen ganzen Lohn verwirkt, sondern soll auch außerdem, wenn man seiner habhaft wird, mit 1 bis 2 Jahren Zuchthausstrafe belegt und nie wieder auf einem Hamburgischen Schiffe in Dienst genommen werden. Wer sich (vor Antretung des Dienstes) mit dem auf die Hand erhaltenen Gelde heimlich entfernt, wird polizeilich mit 14 Tagen Gefängniß bestraft [5]).

Die Bremer Musterrolle, § 21, enthält darüber Folgendes [6]): Wer vom Schiffe entweicht (desertirt), verliert seine ganze Gage, so wie seine an Bord befindlichen Effecten, ist zum Schadensersatz nach Maßgabe der Gesetze verpflichtet, wird mit 6 Wochen bis 1 Jahr Gefängniß bestraft und nach Maßgabe der Umstände aus der Liste der Bremischen Seefahrer gestrichen.

In Mecklenburg [7]), und insbesondere auch nach der Rostocker Musterrolle, § 27 und 8, ist jeder zu der Mannschaft eines Mecklenburgischen — mithin unter Mecklenburgischer oder unter Rostocker oder Wismarscher Flagge stehenden — Seehandelsschiffes gehörige Seemann, welcher nach Abschluß des Heuer-Vertrages (§ 140) von seinem Schiffe entweicht, oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen oder länger als 3 Tage über einen erhaltenen Urlaub ohne genügende Entschuldigung vom Schiffe entfernt bleibt, als Deserteur anzusehen, (§ 142, 4) und verfällt, wenn er eine solche Handlung im Inlande vor Beginn oder nach Beendigung der Reise begeht, in eine Strafe von 14 Tagen bis zu 6 Wochen

---

4) Musterrolle, Art. 17.

5) Reglement des Schouts, § 8.

6) Tecklenborg, Handlexicon, S. 128.

7) Ldsh. Verordnung vom 31. August 1855. (R.-B 1855, Nr. 35. Raabe, Bd. V. S. 902.) Publicirt in Rostock in der Off. Beilage von 1855, Nr. 27.

Gefängniß, wenn er sie außerhalb Landes oder auf offener See begeht, in eine Strafe von 6 Wochen Gefängniß bis zu 6 Monaten Zuchthaus. Außerdem verliert der Schuldige jeden Anspruch auf die Heuer und ist zum vollständigen Schadensersatz verpflichtet.

Nach der Wismarschen Musterrolle verwillkührt der Deserteur (§ 142, 4) noch ausdrücklich eine Conventionalstrafe bis zur Completirung einer Monatsheuer, wenn die rückständige Heuer nicht soviel betragen sollte.

Die Untersuchung und Bestrafung geschieht nach Mecklenburgischem Rechte

1) Rücksichtlich der im Inlande begangenen Vergehen im Wege des polizeilichen Verfahrens von der Polizeibehörde desjenigen Ortes, in dessen Hafen oder auf dessen Rhede das Schiff zu der Zeit der Entweichung lag; in Rostock vom Gewett[8]).

2) Rücksichtlich der im Auslande oder auf offener See begangenen Vergehen durch die nach den bestehenden Gesetzen competenten Gerichte.

Diese (Mecklenburgischen) Vorschriften sollen auch auf Ausländer Anwendung finden; das Vergehen der Desertion verjährt jedoch innerhalb fünf Jahren.

II. Was die Verhaftung der Deserteurs betrifft, so kann der Schiffer im Allgemeinen alle Mittel dazu anwenden, welche nach den Gesetzen des betreffenden Ortes erlaubt sind. Auch kann er den Verhafteten wieder an Bord bringen lassen, ohne dazu eines gerichtlichen Befehls zu bedürfen. Mit Gewalt darf er jedoch den Entwichenen ohne polizeiliche Hülfe der Regel nach weder verhaften noch aufs Schiff bringen lassen.

1) Die Englischen Vorschriften[9]) bestimmen in dieser Beziehung: der Capitain, Steuermann, Schiffseigenthümer, Correspondent (ships-husband) oder Consignatar können einen gesetz-

---

[8]) Verordnung vom 17. Sept. 1855. Offic. Beilage 1855, Nr. 27.

[9]) Schiffahrtsacte von 1854, § 246—248.

mäßig verheuerten Seemann, der beim Beginn oder während der Reise desertirt, oder sich sonst weigert, an Bord zu gehen, an jedem Orte im Gebiete Ihrer Majestät, mit oder ohne Beistand der Local-Polizeibeamten oder Constabler, außerhalb dieses Gebietes nach Maaßgabe der betreffenden Gesetze festnehmen, ohne sich erst einen richterlichen Befehl dazu zu verschaffen. Der Deserteur kann sodann sofort an Bord gebracht oder vor ein Gericht gestellt werden. Letzteres muß auf sein Verlangen binnen 24 Stunden geschehen, falls ein Gericht in der Nähe ist; bis dahin kann der Capitain ihn in Verwahrsam halten. Geschah die Verhaftung nach Cognition des Gerichts auf ungeeignete oder ungenügende Gründe, so verfällt der Verhaftende in eine Geldstrafe bis zu 20 Pfd.

Das Gericht kann auch in jedem Stadio des Prozesses auf Antrag des Schiffers die Zurückbringung des Deserteurs aufs Schiff verfügen.

2) Nach Mecklenburgischem Rechte[10]) ist jede inländische Polizeiobrigkeit verpflichtet, auf Ansuchen des Führers eines Mecklenburgischen Seehandels-Schiffes oder seines Beauftragten, Seeleute, welche sich der Desertion schuldig gemacht haben, sobald sie sich in ihrem Bezirke antreffen lassen, zu verhaften und auf Kosten des Antragenden auf das Schiff zu liefern.

Im Auslande sind die Consuln oder Handelsagenten speciell angewiesen, den Mecklenburgischen Schiffen zur Wiedererlangung entwichener Seeleute allen nach den bestehenden Verträgen oder nach den Gesetzen des Staats, bei dem sie accreditirt sind, zulässigen Beistand zu gewähren.

Derartige Verträge hat Mecklenburg-Schwerin mit Großbritannien[11]) und Belgien[12]) abgeschlossen. Nach den-

---

[10]) Verordnung vom 31. Aug. 1855. cit.

[11]) Verordnung vom 24. März 1854. (Reg.-Blatt 1854, Nr. 14.)

[12]) Verordnung vom 4. Juni 1855. (Reg.-Blatt 1855. Nr. 23.) Raabe, Bd. V. S. 899.)

selben sind gegenseitig die Obrigkeiten des Orts, in welchem Seeleute sich aufhalten, die in den Häfen des Inlandes (mit Einschluß der Britischen Colonien und der Besitzungen der Ostindischen Compagnie) von den Schiffen des andern Staates entwichen sind, angewiesen, dieselben auf Antrag der betreffenden Consuln und auf den gegebenen Nachweis der Entweichung zur Haft zu bringen und an Bord des Schiffes zurückzuführen oder dem Consul oder Schiffer auszuliefern, um sie entweder an Bord zu bringen oder nach Hause zu schicken.

Hinsichtlich der von Britischen Schiffen Entwichenen ist noch speciell bestimmt, daß Niemand dieselben, bei Vermeidung einer Polizeistrafe von 5—50 Thlr., beschützen oder beherbergen soll; und die mit Belgien gewechselte Declaration bestimmt in specie, daß die Consuln sich schriftlich an die Ortsobrigkeiten zu wenden und durch Vorlegung der Schiffsregister, der Musterrolle oder anderer amtlicher Documente im Original oder in genügend beglaubigter Abschrift, nachzuweisen haben, daß die reclamirten Individuen zu der bezüglichen Schiffsmannschaft gehören. Die auf solchen Antrag Verhafteten sollen auf Requisition und Kosten der Consuln in den Landesgefängnissen so lange zurückgehalten werden, bis sie eine Gelegenheit zur Fortschaffung gefunden haben. Findet sich dieselbe jedoch nicht innerhalb zweier Monate, so sind die Entwichenen in Freiheit zu setzen und wegen derselben Sache nicht weiter zu verhaften. Seeleute, welche Mecklenburgische Unterthanen sind, sind hievon ausgenommen. Hat der Entwichene in Mecklenburg ein Verbrechen begangen, so ist die Zurücksendung desselben auszusetzen, bis das zuständige Gericht darüber erkannt und das Erkenntniß vollzogen hat.

Aehnliche Conventionen bestehn auch zwischen andern Staaten.

III. Das Englische Recht hat noch besondere Bestimmungen:

1) Für den Beweis der Desertion[13]) soll es hinsicht-

---

[13]) Schiffahrtsacte, cit. § 250.

lich der Frage, ob der Lohn eines Seemannes wegen Desertion verfallen sei, genügend sein, wenn die den Verfall fordernde Partei darthut, daß der Seemann für das betreffende Schiff gehörig gemustert ist, oder zu demselben gehörte, und daß er es vor Beendigung der Reise oder des Heuervertrages verließ, und daß eine Eintragung in das amtliche Schiffstagebuch gehörig erfolgt ist. Darauf hin soll die Desertion in dieser Beziehung als nachgewiesen betrachtet werden, wenn nicht der Seemann ein gehöriges Entlassungszeugniß vorlegen oder anderswie darthun kann, daß er hinreichend Grund hatte, das Schiff zu verlassen.

2) Wer einen Seemann zur Desertion oder daß er sich überhaupt seiner Pflicht entzieht, überredet oder zu überreden sucht, soll bis zu 10 Pfd., und wer wissentlich einen Deserteur beherbergt oder versteckt, bis zu 20 Pfd. gestraft werden[14]).

IV. Nach Vorschrift der Rostocker Musterrolle sind die Schiffsführer bei ihrer Rückkehr nach Rostock verpflichtet, dem Gewett von etwaigen Desertionen Anzeige zu machen[15]).

2) Thätliche Beleidigungen der Seeleute[1]).

§ 146.

Die thätlichen Beleidigungen der Matrosen unter einander sollen mit Abzügen an der Gage bestraft werden; nach der Wismarschen Musterrolle[2]) außerdem nach Maaßgabe des Hanseatischen Seerechts. Wer das Messer auf den andern zieht und ihn verwundet, soll criminell mit harter Strafe belegt werden.

---

[14]) Schiffahrtsacte, cit. § 257.

[15]) Musterrolle, § 27.

[1]) Pöhls, S. 284.

[2]) Musterrolle, § 11.

3) Weigerung zu bergen oder das Schiff zu vertheidigen[1]).

§ 147.

Wer von der Mannschaft sich im Nothfall weigert, an den Arbeiten zur Bergung Theil zu nehmen, wird mit Gefängnißstrafe belegt. Wer sich weigert, das Schiff gegen Seeräuber zu vertheidigen, soll gleichfalls schwer bestraft werden; ihr Leben brauchen Schiffer und Leute jedoch Zwecks Vertheidigung des Schiffes nicht zu opfern. Dagegen haben sie ein Recht, sich bis aufs Aeußerste zu vertheidigen, wenn auch Schiff und Ladung dabei zu Grunde gehen. Unter Umständen wird der Schiffer auch befugt sein, um sich und die Leute zu retten, das Schiff auf den Strand zu setzen, oder es auch zu verbrennen. (§ 149.)

Nach Englischem Rechte darf der Schiffer, welcher ein Schiff von mindestens 200 Tonnen und 16 Kanonen führt, weder Schiff noch Ladung an Seeräuber übergeben, und zwar letztere selbst nicht, um das Schiff zu retten. Wer dies thut, wird unfähig, je wieder ein Britisches Schiff zu führen, und wird außerdem criminaliter bestraft.

Der Seemann, welcher auf Befehl des Capitains das Schiff nicht vertheidigt, verliert nach Englischem Rechte, wie nach den Hamburgischen [2]) und Rostockschen [3]) Musterrollen, seinen vollen Lohn und wird in Geld- oder Gefängnißstrafe genommen.

4) Widersetzlichkeit, Gewaltthätigkeit und Meuterei[1]).

§ 148.

Wer sich den rechtmäßigen Anordnungen des Schiffers oder Befehlshabers auf dem Schiffe widersetzt oder mit thätlichem Wider-

---

[1]) Pöhls, S. 284 und 209. v. Kaltenborn, § 69 und 82. Not. 51. Hanseatisches Seerecht, III. 12. IV. 28.

[2]) Musterrolle, Art. 14.

[3]) Musterrolle, § 11.

[1]) Pöhls, S. 285. Hanseatisches Seerecht, IV. 26. 27.

stande droht, wird criminaliter bestraft. Nach der Hamburger[2]) Musterrolle mit 2 Monaten bis zu 2 Jahren Gefängniß.

Dieselbe Strafe soll denjenigen treffen, welcher den Capitain durch Gewalt oder Drohung zu einer Handlung oder Unterlassung zu nöthigen sucht, welche sich auf die Leitung des Schiffes oder die Ladung bezieht.

Nach dem Englischen[3]) Rechte soll ein Angriff gegen Capitain oder Steuermann mit Gefängniß bis zu 12 Wochen, mit oder ohne harte Arbeit, bestraft werden.

Wird gegen die Anordnungen des Schiffers oder Befehlshabers Gewaltthätigkeit durch Zusammenrottung mehrerer Seeleute verübt, so ist das Rebellion oder Meuterei. Die Strafe ist nach der Hamburger Musterrolle, l. c., Gefängniß von 4 Monaten bis zu 4 Jahren; ist aber eine Verabredung dazu zwischen den Thätern vorhergegangen, so soll gegen die Anstifter und Rädelsführer auf 4 bis 12 Jahre und gegen die übrigen Theilnehmer auf 2 bis 5 Jahre Zuchthausstrafe erkannt werden.

Nach der Wismarschen[4]) Musterrolle hat der Seemann in solchen Fällen außer dem Verluste seiner Heuer auch die im Hanseatischen Seerechte von 1614 bestimmten schweren Strafen zu gewärtigen!

Der Schiffer, welcher einen Seemann außer Landes ungerechter Weise mit Gewalt zurückläßt, soll nach Englischem Rechte 6 Monate Gefängniß erleiden[5]).

5) Verbrechen gegen Schiff und Ladung[1]).

§ 149.

1) Die Wegsetzung des Schiffes, d. i. eine Handlung des Schiffers oder Schiffsvolks, durch welche das Schiff ganz

[2]) Musterrolle, Art. 16.
[3]) Schiffahrtsacte von 1854, § 243, 6.
[4]) Musterrolle, § 11.
[5]) Schiffahrtsacte, cit. § 206. v. Kaltenborn, § 82. Not. 51.
[1]) Pöhls, S. 285.

oder theilweise zerstört wird, sei es, daß es auf den Strand gesetzt, verbrannt, oder ins Meer versenkt wird, wurde nach den alten Seerechten mit Todesstrafe belegt. (§ 147.)

Auch die durch Nachlässigkeit verursachte Zerstörung oder ernsthafte Beschädigung des Schiffes ist ein Verbrechen.

Die mit der Wegsetzung des Schiffes verbundene Gefährdung der auf dem Schiffe befindlichen Personen erhöht die Größe des Verbrechens[2]).

2) Dieselbe Strafe trifft den Schiffer, welcher mit dem Schiff davon geht, oder es außer Landes verkauft und das Geld für sich behält[3]), oder sein Schiff muthwillig dem Feinde oder den Räubern überliefert. (§ 147.)

3) Unter Baratterie versteht man im Seerechte alle Verbrechen der Seeleute, insbesondere des Capitains, wodurch betrügerischer Weise dem Rheder oder Befrachter Schaden zugefügt wird[4]). Auch der Fall, wenn der Schiffer ohne Noth Geld auf sein Schiff aufnimmt, so wie die absichtliche Verfälschung der Schiffsbücher gehört hieher (§ 142, Ende).

Nach einigen Seerechten ist der Schiffer, durch dessen betrügerische Handlungsweise Rheder oder Befrachter benachtheiligt werden, abgesehen von seiner criminellen Bestrafung, nicht weiter fähig, ein Schiff zu führen. Das Spanische Gesetzbuch entzieht ihm sogar alle Fähigkeit zur Anstellung auf einem Schiffe[5]).

III. Verfahren bei Verbrechen auf hoher See und außer Landes.

1) Im Allgemeinen[1]).

§ 150.

Wenn dem Schiffer oder dessen Stellvertreter auch kein Recht zusteht, begangene Criminalverbrechen selbst zu bestrafen,

---

[2]) Vgl. Englische Kauffahrtei-Schiffahrtsacte, § 239.

[3]) Hanseatisches Seerecht, III. 16.

[4]) v. Kaltenborn, § 82. Tecklenborg, Handlexicon, S. 45 f. und 6. Hanseatisches Seerecht, IX. 2. XII. 3.

[5]) v. Kaltenborn, § 64, 22.

[1]) v. Kaltenborn, § 82 und § 64, 5. Pöhls, S. 286.

so darf er doch gegen den Verbrecher diejenigen Maaßregeln in Anwendung bringen, welche zur Sicherheit von Schiff, Ladung und Leuten erforderlich sind. Er kann daher den Verbrecher einsperren, auch nöthigenfalls binden und knebeln lassen; äußersten Falls kann er den unbändigen Verbrecher aushauen und aussetzen, ja sogar ihn todtschießen lassen, wenn die Noth es gebietet. Ueberall rechtfertigen Nothstand und Nothwehr die Anwendung jeden Mittels, welches zur Erhaltung und zur Sicherheit von Schiff, Ladung und Menschenleben geboten ist[2]). Die Hamburger Musterrolle[3]) berechtigt den Capitain, jeden Verbrecher zu verhaften, und verpflichtet ihn dazu, wenn Entweichung zu besorgen steht.

Die übrige Mannschaft ist bei Strafe verbunden, auch alle gegen einen Verbrecher gerichteten Anordnungen des Schiffers zu vollführen, und ihm auch in solchem Falle hülfreich zur Seite zu stehen[4]).

Der Schiffer hat alle vorgefallenen Facta genau und umständlich zu constatiren und den Befund in ein Protocoll niederzulegen.

Sobald das Schiff an einen Ort gelangt, wo die Ausantwortung des Verbrechers an ein Gericht möglich ist, kann er den Verbrecher an dasselbe übergeben, und muß es thun, wenn letzterer es verlangt. Sonst kann er ihn auch nach dem Heimathshafen mitnehmen, und ihn hier ans Gericht abliefern. (Vgl. § 145, II.)

Die begangenen Verbrechen darf der Schiffer nicht verschweigen; nach dem Hanseatischen Seerecht[5]), bei 50 Thlr. Strafe.

---

[2]) Hamburger Musterrolle, Art. 15. Hanseatisches Seerecht, III. 11.

[3]) Musterrolle, Art. 16.

[4]) Hamburger Musterrolle, Art. 14. Rostocker Musterrolle, § 11. Imhorst, Handlexicon, S. 219.

[5]) III. 10.

Sollte sich die Mannschaft bei der demnächstigen Untersuchung wider den Angeschuldigten weigern, Zeugniß abzulegen, so soll des Schiffers eidliche Aussage geglaubt und der Verbrecher darnach bestraft werden[4]). (§ 142, III.) Vgl. § 31.

2) Englisches Verfahren.

§ 151.

I. Seegerichte auf hoher See und außer Landes[1]).

Jeder Officier im Commando eines Britischen Schiffes auf einer auswärtigen Station, oder in Ermangelung eines solchen ein Britischer Consularbeamte kann in nachstehenden Fällen einen „Seegerichtshof" berufen. Die Bildung desselben ist nicht auf Criminalfälle beschränkt, sondern kann auch in Disciplinar- und Civilfällen eintreten.

1) Wenn von einem Capitain, Steuermann oder einem der Mannschaft eines Britischen Schiffes eine Klage bei demselben angebracht wird, welche eine sofortige Untersuchung zu erfordern scheint.

2) Sobald das Interesse des Schiffseigenthümers oder der Ladung die Berufung zu erfordern scheint.

3) Im Falle des Schiffbruches eines Britischen Schiffes, oder wenn die Mannschaft eines Britischen Schiffes, das anderswo Schiffbruch erlitten hat, ankommt.

Der Gerichtshof soll aus 3 bis 5 Personen bestehen, welche sämmtlich Engländer sein müssen. Es sollen dieselben wo möglich ein Marineofficier, ein Consularbeamter und ein Schiffscapitain sein, event. Schiffscapitaine und Kaufleute.

Dieser Gerichtshof soll den Fall untersuchen und vorläufig entscheiden.

---

[4]) Hanseatisches Seerecht, III. 9.

[1]) Schiffahrtsacte vom 10. August 1854. § 260—266.

II. Die Competenz der Admiralitäts-Gerichtsbarkeit[2]) erstreckt sich nicht bloß auf alle Vergehen gegen Eigenthum und Personen, die außerhalb Landes von irgend einem Seemanne oder Capitain, der auf einem Britischen Schiffe ist, begangen werden, sondern auch auf alle Verbrecher, welche innerhalb dreier Monate vor ihrem Vergehen auf einem Britischen Schiffe im Dienste waren.

III. Verfahren der Britischen Consuln[3]). Jeder Britische Consularbeamte, bei dem wegen eines Disciplinarvergehens oder eines Verbrechens auf hoher See, auf einem Britischen Schiffe verübt, Klage erhoben wird, hat das Recht, den Fall auf Eidesleistung zu untersuchen, den Verbrecher erforderlichen Falls in seiner Freiheit zu beschränken, und ihn in sicherem Verwahrsam an einen Britischen Gerichtshof abzuliefern.

Dies kann geschehen durch jedes Britische Schiff, welches nach der Heimath segelt, indem solches verpflichtet ist, Angeschuldigte und Zeugen mitzunehmen und zu beköstigen, jedoch nicht mehr als einen Angeschuldigten auf je 100 Tonnen des registrirten Tonnengehalts des Schiffs, oder einen Zeugen auf 50 Tonnen (§ 104).

Bei Ankunft des Schiffes soll der Capitain die ihm anvertraute Person einem Polizeibeamten oder Constabler übergeben, der sie vor die competente Magistratsperson zu führen hat.

Jeder Capitain, welcher solche Personen nicht mitnimmt, oder sie nicht abliefert, soll um eine 50 Pfd. nicht übersteigende Summe gestraft werden.

Für den Transport erhält er bezahlt und gehören solche Kosten zu den Prozeßkosten.

IV. Bei Todesfällen, die sich an Bord eines Schiffes zugetragen haben[4]), soll der Heuerbaas nach

---

[2]) Schiffahrtsacte, § 267.

[3]) Schiffahrtsacte, § 268.

[4]) Schiffahrtsacte, § 269.

Ankunft des betreffenden Schiffes die Ursache des Todes untersuchen, und scheint es ihm, daß der Tod durch Gewaltthätigkeit veranlaßt ist, so soll er, wenn der Fall es erheischt, sofort Maaßregeln ergreifen, damit die Verbrecher vor ihren Richter gebracht werden. Vgl. § 119.

Fünfter Abschnitt.

Besondere Mecklenburgische resp. Rostocksche Verordnungen für Schiffer und Matrosen.

I. Schiffer.

1) Wohnung der Schiffer um Rostock innerhalb der Bannmeile.

§ 152.

Auf das Recht der Stadt Rostock, daß innerhalb zwei Meilen um die Stadt kein Handwerker geduldet werden darf[1]), ist von Seiten derselben hinsichtlich der Schiffer verzichtet, und nur Warnemünde ausgenommen[2]). Es können demnach Schiffer sich in Gehlsdorf und anderen Orten des platten Landes in der Nähe von Rostock ihren Wohnsitz nehmen, ohne von Rostockscher Seite daran gehindert zu sein.

2) Schiffahrtsbetrieb der Warnemünder.

§ 153.

Den Warnemünder Einwohnern ist es nicht gestattet, auf See- oder Leichterschiffen als Schiffsführer zu fungiren. Wer als

[1]) Erbvergleich vom 26. April 1748, Nr. 3. (Blanck, S. 30.)

[2]) Verordnung vom 22. Februar 1855. (Officielle Beilage 1855, Nr. 9. Raabe, Bd. V. S. 897.)

Schiffsführer fahren will, muß binnen 4 Wochen das Rostocker Bürgerrecht und Schonenfahrer-Gelag gewinnen, auch binnen Einem Viertel Jahre von Warnemünde wegziehen und mit seiner Familie seinen Wohnsitz in Rostock nehmen [1]).

Schiffsrhederei zu treiben ist dagegen den Warnemündern nicht verboten, jedoch dürfen sie auch auf solchen Schiffen, in welchen sie Rheder sind, nicht Schiffsführer sein [2]).

Die eigentliche Bestimmung der Warnemünder ist die Wahrnehmung der Seefischerei, des Lootsen- und Matrosen-Betriebes. Mit zweilastigen, inwendig nicht verbaueten Böten können sie über die See fahren; jedoch nicht mit größeren, viel weniger mit eigentlichen Schiffen, sie mögen entweder den Rostocker Hafen berühren oder nur auswärtige Oerter besuchen wollen [3]). Namentlich ist es ihnen auch verboten, Steine aus der Ostsee zu holen und nach Warnemünde zu transportiren auf eigenthümlichen oder anderweitigen Leichterschiffen ohne Zuziehung eines Rostocker Schiffers oder Schiffsführers, und ist solches ausnahmsweise nur dann gestattet, wenn das Gewett im öffentlichen Interesse dazu specielle Erlaubniß ertheilt hat [4]).

Daß die Warnemünder als Steuerleute fahren können, ist ausdrücklich anerkannt [5]).

3) Befugniß der Rostocker Schiffer, ihre Schiffe im dortigen Hafen selbst zu befrachten [1]).

§ 154.

Den Rostocker Schiffern steht es frei, wenn sie beim Aus-

---

[1]) Verordnung vom 27. April 1764, (Schröder, Repertorium, S. 613.) Verordnung vom 26. October 1785, (Blanck, S. 46.) Rescript E. E. Rathes an das Gewett vom 6. Juni 1838, (Verordnungsbuch des Gewetts, S. 270.)

[2]) Rescript cit.

[3]) Verordnung vom 26. October 1785 cit.

[4]) Rescript cit.

[5]) Rescript cit.

[1]) Regiminal-Rescript an den Magistrat von Rostock vom 19. Juni 1815, publicirt am 7. Januar 1835. (Blanck, S. 248. Raabe, Bd. V. S. 805.)

laufen binnen 3 Tagen nach geschehener Anmeldung bei dem Director der Kaufmannscompagnie keine oder keine volle Fracht erhalten können, ihre eigenen Schiffe oder diejenigen, worin sie Theile haben, mit allen Arten für ihre und der übrigen Theilhaber am Schiffe Rechnung nach Verhältniß ihrer Antheile, zu befrachten und solche aus der ersten Hand, oder, wo sie wollen, einzukaufen.

II. Matrosen.

1) Befreiung derselben von der Militairpflicht[1]).

§ 155.

Diejenigen Matrosen, welche bei eingetretenem militairpflichtigen Alter — dem Kalenderjahre, in welchem das 21ste Lebensjahr zurückgelegt wird — wenigstens 3 Jahre auf Mecklenburgischen Schiffen zur See gefahren haben, und zur Zeit der Ausloosung noch Seefahrer sind, sind von der persönlichen Ableistung der Militairpflicht befreiet. Dieselben haben sich jedoch spätestens im Monat Juli des betreffenden Recrutirungsjahres entweder persönlich oder durch ihre Eltern, Vormünder oder sonstigen Stellvertreter bei der competirenden Ausloosungsbehörde zu melden, unter dem Nachtheil, daß sie sonst bei der Ausloosung als Nichtmatrosen behandelt werden.

Die Matrosenqualität ist durch ein Attest zur Gewißheit zu bringen, welches von der in Rostock zur Führung der Musterrolle für die dortige Schiffahrt angeordneten Behörde (§ 114), oder von dem Schifferamte in Wismar, oder vom Amte Ribnitz, oder überhaupt von einer öffentlichen Behörde, welcher die Befugniß zur Musterung Mecklenburgischer Seeleute zusteht, ausgestellt ist.

---

[1]) Neues Recrutirungs-Gesetz vom 25. Juli 1856, § 12. (R.-B. 1856, Nr. 26.)

Diese ausnahmsweise Begünstigung der Matrosen findet übrigens nur für den Friedenszustand und zwar bis zum wirklichen Ausbruche des Krieges statt.

Unter Matrosen sind hier Seefahrer überhaupt verstanden, so daß auch die Jahre, wo der Seemann als Schiffsjunge oder Halbmatrose gefahren hat, gerechnet werden.

2) Aufnahme der Matrosen zu Bürgern in Rostock[1]).

§ 156.

Wer in Rostock als Matrose zum Bürger aufgenommen werden will, muß den Nachweis liefern, daß er fünf Fahrtsjahre zu 9 Monaten und darunter zwei als vollbefahrener Matrose zur See gefahren habe.

---

[1]) Verordnung vom 3. Januar 1856. (Officielle Beilage, Nr. 1.)

(Ad § 48.) **Anlage A.**

Gebühren-Taxe

für die an auswärtigen Handelsplätzen angestellten

Großherzogl. Mecklenb.-Schwerinschen Consuln*).

Gültig in Courant-Gelde des 14-Thalerfußes, den Thaler zu 48 Schillingen gerechnet.

	Thlr.	ßl.
1) Für die Vorzeigung und Visirung der bisherigen Musterrollen, See-Pässe und anderer Schiffs-Papiere, imgleichen für die verlangte Musterung des Volkes nebst Anfertigung einer neuen speciellen Musterrolle, wenn sie vom Schiffer oder dessen Commissionair nöthig gefunden und verlangt wird, von der Last des Schiffes	—	2
2) Für einen Paß der Seeleute	—	18
3) Für einen Paß für die Schiffsmannschaft überhaupt	—	38
Zu 2 und 3 sind, falls die Leute von eigenen Mitteln entblößt sind, überall keine Gebühren wahrzunehmen, sondern die Pässe unentgeldlich zu ertheilen.		
4) Für die Visirung eines Passes	—	16

---

*) Verordnung vom 19. August 1853. (R.-B. 1853, 35. Raabe, Gesetzsammlung. Bd. V. p. 864.)

	Thlr.	ßl.
5) Für die Beglaubigung, Cassirung und Ausfertigung der See-Pässe pro Stück	—	36
6) Für einen Herkunftsschein oder irgend einige andere Bescheinigungen dieser Art, doch nur auf Verlangen der Interessenten ausgefertigt........	1	34
7) Für die eidliche Beglaubigung der Instrumente, der Protocolle u. s. w. für die erste Seite von 20 Zeilen Schrift........................	—	18
Für jede folgende Seite von 20 Zeilen........	—	8
jedoch dergestalt, daß die Gesammtgebühren nie die Summe von 4 Thlr. und 24 ßl. übersteigen.		

Ad 1. Die Lastengröße oder Trächtigkeit des Schiffes wird nach Roggen-Lasten, und zwar durch den am Bord desselben befindlichen Meßbrief bestimmt.

(Ad § 57.) **Anlage B.**

Zusammenstellung
gesammter in den Häfen von
Rostock und Warnemünde
zu erlegenden
Schiffs-Abgaben.

Diese Zusammenstellung ist im December 1847 officiell angefertigt und werden darnach die Abgaben erhoben. Die seit jener Zeit eingetretenen Veränderungen sind hinzugefügt.

Allgemeine Inhalts-Uebersicht.

Abkürzungen.

V.	heißt	Verordnung E. E. Raths der Stadt Rostock.
V.-B.	„	Verordnungsbuch des Gewetts, enthaltend eine Sammlung von Bestimmungen, die auf Hafen und Schifffahrt Bezug haben.
L.-O.	„	Lootsenordnung für Warnemünde vom 21. Mai 1802.
Rost. L.-O.	„	Lootsenordnung für Rostock vom 19. Mai 1802.
H.-O.	„	Hafenordnung der Stadt Rostock vom 11. März 1853.
Gew.-Decr.	„	Decret des Gewetts.
Blanck	„	Sammlung der Rostockschen Gesetzgebung. Rostock 1846. J. M. Oeberg.
Raabe	„	Gesetzsammlung für die Mecklenburg-Schwerinschen Lande.
O. B.	„	Officielle Beilage zur Rostocker Zeitung.

I.

Lootsengeld und sonstige Warnemünder Erlegnisse.

I. Lootsengeld aus- oder eingehend
(an den Lootsencommandeur zu zahlen).

A. Seeschiffe, auch Leichter, wenn sie ausnahmsweise Seereisen machen:

									Thlr.	ßl.	
1)	a.	offne Handlungsböte							—	16	M.V.

2) Anmerk. 1. Beim Ausgehen zahlen sie nur, wenn sie sich nach ihrem Belieben der Lootsen wirklich bedient haben. Fremde Fischerböte und noch kleinere Fahrzeuge bezahlen aus- und eingehend hiernach ebenfalls nur, wenn sie sich der Lootsen bedienen.
(L.-O. p. 27. b. c.)

									Thlr.	ßl.	
3)	b.	Schiffe	unter	5	Fuß	tief	gehend	ohne Spill	—	32	„
								mit Spill	—	40	„
4)	c.	„	von	5—6	„	„	„	ohne Spill	—	40	„
								mit Spill	1	—	„
5)	d.	„	„	6—7	„	„	„	ohne Spill	1	16	„
								mit Spill	1	24	„
6)	e.	„	„	7—8	„	„	„	ohne Spill	1	32	„
								mit Spill	2	—	„
7)	f.	„	„	8—9	„	„	„	ohne Spill	2	24	„
								mit Spill	3	—	„
8)	g.	„	„	9—10	„	„	„	ohne Spill	3	—	„
								mit Spill	4	—	„
9)	h.	„	„	10—11	„	„	„	ohne Spill	4	—	„
								mit Spill	5	—	„

(L.-O. p. 22.)

									Thlr.	ßl.	
10)	i.	„	„	11—12	„	„	„	ohne Spill	5	—	N 2/3
								mit Spill	6	—	„

		Thlr.	ßl.
11)	k. Schiffe von 12—13 Fuß tief gehend ohne Spill	6	— N²/₃
	mit Spill	7	— „
12)	l. „ „ 13—14 „ „ „ ohne Spill	7	— „
	mit Spill	8	— „
13)	m. tiefer gehende Schiffe nach derselben Progression für jeden vollen Fuß mehr:	1	— „

(V. v. 22. April 1835 sub 5. Blanck, p. 454.)

14) Anmerk. 2. Ueberhaupt begründet nur der volle Fuß größerer Tiefe die Wahrnehmung des höhern Erlegnisses.

(V. v. 22. April 1835. 5.)

15) Anmerk. 3. Tjalken, Schmacken und Kuffen ohne Kiel zahlen das Doppelte und mindestens für 5 Fuß,

(L.-O. p. 22 β.)

mit Kiel nur die Hälfte mehr.

(V. v. 22. April 1835 sub 6.)

16) Anmerk. 4. In den Wintermonaten (October, November, December, Januar, Februar, März) überall ein Viertheil mehr.

(L.-O. p. 22 sub 2.)

17) Anmerk. 5. Ausgebrachte Schiffe, die wegen widriger Winde oder sonstiger Ursachen binnen 48 Stunden in den Hafen zurückkehren, zahlen für das Wiedereinbringen und das demnächstige Wiederausbringen jedesmal die Hälfte der Lootsengebühr, aber jedesmal die volle Foye (unten sub III.)

(V. v. 27. October 1843. V.-B. p. 231.)

B. Leichterschiffe oder Nachprahmer.

Für das Aus- und Einbringen eines beladenen Leichters incl. Entladens oder Beladens und Wiedereinbringens oder Ausbringens des entlöschten Leichters.

(L.-O. p. 26 sub 1.)

18)	a. für 6—8 Lasten seiner Trächtigkeit, mag er völlig oder ausnahmsweise selbst mit einer Decklast oder nicht völlig beladen sein	2	— M.V.
19)	b. für jede Last mehr	—	12 „

Thlr. ßl.

20) c. für ganz oder mindestens zur Hälfte mit Stückgut (d. h. Waaren in Tonnen, Fässern, Kisten, Ballen oder sonstigen Fastagen) beladene Leichter 1/4 mehr, als für Korn.

21) d. für Leichter mit Ballast das Doppelte.

(L.-O. p. 23.)

22) Anmerk. 6. Wenn die Lootsen durch Wind und Wetter nach dem Urtheile des Lootsencommandeurs gezwungen sind, mit einem noch nicht völlig beladenen oder entlöschten Leichter in den Hafen zu flüchten, demnächst aber nach der Rhede zurückgehen und ihre Arbeit vollenden, so kommt ihnen 1/4 mehr zu, wenn der Leichter aber im Hafen bleibt, nur die einfache Gebühr.

(L.-O. p. 23 fine.)

23) Anmerk. 7. Seeschiffe, die als Leichter dienen, zahlen nicht nach ihrer Trächtigkeit, sondern nach der Zahl der geladenen Lasten.

(ibid. p. 24.)

II. Lootsengeld von Warnemünde nach Rostock.

(Vergl. Nr. II. p. 456.)

(Ebenfalls an den Lootsencommandeur zu zahlen.)

Für ein Schiff:

			Thlr.	ßl.	
24)	a.	von 1—10 Last	1	16	N2/3
25)	b.	„ 10—20 „	1	24	„
26)	c.	„ 20—30 „	2	—	„
27)	d.	„ 30—40 „	2	24	„
28)	e.	„ 40—50 „	3	—	„
29)	f.	„ 50—60 „	3	24	„
30)	g.	„ 60—70 „	4	—	„
31)	h.	„ über 70 „	4	24	„

(L.-O. p. 33, § 27.)

32) Anmerk. 8. Fremde nicht privilegirte Schiffe zahlen hiernach auch für den Ballastwächter. S. unten sub 41.

(Gew.-Decr. v. 24. April 1823. W.-B. p. 50.)

Thlr. ßl.

III. Foye
(an die ein- oder aus- oder aufbringenden Lootsen).

A. aus- oder eingehend:

33) a. von einem offnen Boote .... — 8 N 2/3
34) b. „ „ Leichter oder Nachprahmer .... — 16 „
35) c. „ „ Seeschiffe unter 6 Fuß gehend — 16 „
36) d. „ „ andern Seeschiffe nach dessen Größe 24 ßl. bis .... — 32 „
37) e. „ Schiffen ohne Kiel immer .... — 32 „

(L.-O. p. 31 sub 2. Gew.-Decr. v. 15. Jan. 1803 sub 6 und v. 22. Juni ej. sub 3. B.-B. p. 25. 27.)

38) B. von Warnemünde nach Rostock immer .... — 8 „

(L.-O. p. 34 c.)

39) **IV. Zuankersetzen oder Ankerlichten**
(auf der Rhede an die dienenden Lootsen). 1 — M.V.

(L.-O. p. 26 sub a.)

40) **V. Wacht- oder Wartgeld**
(an dieselben).

a. wenn sie wegen Untiefe des Hafens oder wegen Sturmes nicht binnen kommen können,

(L.-O. p. 31 sub 3.)

b. oder als Ballastwächter auf der Rhede oder zwischen Warnemünde und Rostock dienen,

(V. v. 11. April und Gew.-Decr. v. 24. April 1823. B.-B. p. 50. 82.)

für 24 Stunden außer freier Kost à Person — 32 N 2/3

41) Anmerk. 9. Fremde nicht privilegirte Schiffe zahlen jedoch für den Ballastwächter zwischen Warnemünde und Rostock nach Nr. II. S. Nr. 32. Anmerkung 8.

(Gew.-Decr. cit.)

		Thlr.	ßl.	
42)	**VI. Sonstiger Tagelohn an die Lootsen** insoferne sie auf der Rhede begehrt, auch darnach hinausgefahren sind und kein anderes Erlegniß feststeht, à Person täglich .... (L.-O. p. 33, § 26.)	—	24	N²/₃
43)	**VII. Auffahren** eines Schiffers auf dessen Verlangen von der Rhede nach Rostock und an demselben Tage zurück mit dem Lootsenboote höchstens .... (L.-O. p. 33, § 25.)	2	—	M.V.
	VIII. Armengeld für Warnemünde (an den Lootsen-Commandeur)			
44)	a. von jedem ein- oder ausgehenden Seeschiffe	—	4	„
45)	b. „ „ „ „ „ Leichter.. (L.-O. p. 25.)	—	1	„
	IX. Lootsen-Commandeur			
	A. aus- oder eingehend:			
46)	a. von einem offnen Handlungsboote .... (L.-O. p. 22.)	—	4	„
47)	b. „ jedem Leichter mit einem Mast	—	4	„
48)	c. „ „ „ „ zwei Masten ..... (L.-O. p. 24 sub B.)	—	8	„
49)	d. „ Seeschiffen bis 25 Lasten Größe	—	12	„
50)	e. „ „ „ 50 „ „	—	16	„
51)	f. „ „ über 50 „ „ .... (L.-O. p. 22.)	—	24	„
52)	B. für das Ankern oder Ankerlichten der Lootsen jedesmal .... (L.-O. p. 26 sub 1 a.)	—	4	„
53)	C. von jedem Schiffe von Warnemünde nach Rostock mit Lootsen .... (L.-O. p. 34 b.)	—	2	„

		Thlr.	ßl.
54)	D. für Messung der Tiefe eines Schiffes und desfallsige Bescheinigung in dem unter Nr. 91 gedachten Falle ... (V. v. 18. April 1845. V.-B. p. 253.)	—	4 M.V.
54a)	E. für das Peilen der Tiefe auf Verlangen eines Schiffers .... wovon er jedoch das Boot und die Lootsen mit 8 ßl. bezahlen muß. (L.-O. § 3, g. § 22, 3.)	—	16 „

X. Lootsen-Altermann

55)	aus- oder eingehend von jedem Seeschiffe oder beladenen Leichter .... (V. v. 14. März 1803. V.-B. p. 26.)	—	1 „

XI. Lootsenboote

aus- oder eingehend,

56)	a. von jedem Hauptfahrzeuge, welches nach seiner Gangstiefe zahlt	—	4 „
57)	b. von jedem andern.................... (L.-O. p. 25.)	—	2 „

XII. Vogt

A. von Rostocker, Mecklenb. und ihnen gleichstehenden Seeschiffen (von Leichtern nichts) nur ausgehend, von andern aus- und eingehend — bei einer Größe

58)	a. von 1—10 Last........................	—	6 „
59)	b. von 11—20 Last......................	—	7 „
60)	c. u. s. w. für 10 Last mehr, jedesmal mehr	—	1 „
61)	B. für jeden Passirzettel bei Clarirung der Schiffe................	—	1 „

(Rescr. v. 25. April 1815. V.-B. p. 104 und vom 22. Febr. 1820, bei Blanck p. 262. V. vom 2. Mai 1815. V.-B. p. 105.)

[Diese Abgabe wird jetzt für die Stadt berechnet.]

Thlr. ßl.

XIII. Hegediener.

(S. auch sub 97 und 101.)

62) A. wie sub XII. A., jedoch allemal die Hälfte.

(Citate ad XII.)

63) B. Für Ansagen von Reiheböten, in soweit sie nicht zum Lootsenbetriebe gehören, von dem Requirenten à Boot .... — 2 N $^{2}/_{3}$

(Gew.-Decr. vom 3. April und 12. Mai 1813. B.-B p. 46. 47.)

XIV. Bootsfracht

für Warnemünder zu Completirung der Schiffsladungen requirirte Böte.

A. Getraide à Sack (4 Scheffel Rostocker Maaß)

64) a. von Rostock nach Warnemünde .... — 3 „

65) b. von Warnemünde nach der Rhede .... — 1½ „

66) c. für das Auftragen auf das Land oder in die Vogtei à Sack .... — 1 „

67) Anmerk. 10. In den Wintermonaten (Nr. 16) ad a. b. ⅓ mehr.

68) Anmerk. 11. Niemand braucht mehr als 12 Säcke zu laden und es ist auch dann für 12 Säcke zu bezahlen, wenn der Absender nicht so viel laden läßt, oder nach dem Erachten des Lootsen-Commandeurs des Wetters wegen nicht so viel hat eingenommen werden können.

(L.-O. p. 32 sub a. Gew.-Decr. v. 22. Juni 1803 sub 7. B.-B. p. 27.)

B. Stab- und Bodenholz, wobei zwei Ring Bodenholz gleich einem Ring Stabholz zu rechnen,

69) a. von Rostock nach Warnemünde à Ring ... — 12 „

		Thlr.	ßl.
70)	b. von dort nach der Rhede à Ring.......	—	6 N²/₃

(L.-O. p. 32 sub b. V. v. 8. Nov. 1805. V.-B. p. 38.)

71) Anmerk. 12. In den Wintermonaten (Nr. 16) ¼ mehr.

(L.-O. p. 32 b.)

72) C. Alle andern Güter zahlen nach dem gegen ½ Roggenlast reducirten Verhältnisse und Gewichte.

(L.-O. p. 33 oben.)

XV. Troschengeld

für den wirklichen Gebrauch der städtischen Troschen (an den Lootsencommandeur zu zahlen),

		Thlr.	ßl.	
73)	a. von einem Seeschiffe 1 Thlr. N²/₃, bei Sturm	1	24	"
74)	b. " " Leichter 24 ßl. " "	—	32	"
75)	c. für Holen und Wegbringen zusammen....	—	24	"

76) d. Arbeitslohn nach Umständen und Vereinbarung außerdem.

(Prot. Gew. v. 15. April 1819. V.-B. p. 41.)

77) **XVI. Winterlage**

(an den Vogt zu zahlen) von jedem Schiffe, welches ausnahmsweise in Warnemünde Winterlage hält........................ 5 — Crt.

(H.-O. § 31.)

79) Anmerk. 14. Wegen des auch zu Warnemünde zahlbaren Arbeitslohns für Eintragen und Löschen des Ballastes siehe unten sub 96, 97, 100, 101, überhaupt Nr. XXII.

II.

Rostocker Lootsengebühren.

		Thlr.	ßl.
80)	**XVII. Lootsengeld** von Rostock nach Warnemünde (an den Lootsenaufseher zu Rostock zu zahlen), wie sub II. Nr. 24 bis 32. (Rost. L.-O. § 6. Gew.-Decr. v. 25. April 1823. V.-B. p. 82.)		
81)	**XVIII. Wachtgeld** von Ballastschiffen, an den Ballastwächter zwischen Rostock und Warnemünde, wie Nr. 40. 41. (V. v. 11. April und Gew.-Decr. v. 25. April 1823. V.-B. p. 50. 82.)		
82)	**XIX. Fove** zwischen Rostock und Warnemünde an den dienenden Lootsen, wie Nr. 38 .... (Rost. L.-O. § 6.)	—	8 N²/₃
	XX. Lootsenaufseher zu Rostock.		
83)	a. Von jedem Schiffe, welches von Rostock nach Warnemünde Lootsen nimmt (Nr. 80) (Rost. L.-O. § 6.)	—	2 „
84)	b. Für Messung der Gangstiefe eines Schiffes incl. Besorgung des Indemnisationsreverses (von fremden privilegirten Schiffen, die 6 Fuß oder darüber tief gehen, nach der V. vom 13. Juli 1831. Gew.-Decr. vom 3. Septbr. 1841. V.-B. p. 83. 85. H.-O. § 34.)	—	4 „

III.

Rostocker (städtische) Hafen-Erlegnisse.

85) Anmerk. 15. Die sämmtlichen sub XXI., XXIII. bis XXX. a. nachstehenden Abgaben — mit Ausnahme also des Arbeitslohns sub XXII. — werden auf dem städtischen Aerario, und die sub XXI. bis XXVIII. regelmäßig (Ausnahmen kommen sub XXVI. und XXVII. vor) vor dem **jedesmaligen** Ausgehen aus Rostock oder Warnemünde oder von der Rhede resp. vor dem Einnehmen oder dem Auswerfen des Ballastes von Seeschiffen (Leichter sind frei), die sub XXI., XXIII. bis XXVIII. gedachten nach gedruckten zu Rostock von dem Hafenmeister, zu Warnemünde von dem Vogte (nach vorgängiger Messung oder Taxirung der Schiffe — die in Warnemünde durch den Lootsen-Commandeur geschieht —) ausgegebenen Designationen, und zwar das Ballastgeld für sich und die Erlegnisse sub XXIII. bis XXVIII. nach einem zweiten Zettel erhoben. Nach der Bezahlung werden die auf dem Aerario quittirten Zettel an den Aussteller (Hafenmeister oder Vogt) wieder abgegeben. (Conf. die bei den einzelnen Abgaben citirten Verordn.)

	Rostocker oder Mecklenb. ßl.	Fremde ßl.
XXI. Ballastgeld.		
(V. v. 28. März 1804 und v. 2. Januar 1806. Blanck p. 201. 209. Rescript vom 22. Febr. 1822 sub II. 1. ibid. p. 262.)		
86) A. Einnehmen des Ballastes zu Rostock, Warnemünde oder auf der Rhede à Last	3	4½

(V. von 1804 § 1, von 1806 § 2.)

87) Anmerk. 16. Ein Schiff, welches mindestens zur Hälfte mit Gütern beladen ist, zahlt nur die Hälfte dieses Erlegnisses.

(V. von 1804 § 10, von 1806 § 15.)

88) Anmerk. 17. Ein Schiff, welches zu Rostock zum Theil beballastet ist und das volle Ballastgeld bezahlt hat, ist in Warnemünde davon frei.

(V. von 1806 § 17.)

Anmerk. 17 a. Für Steine, welche nicht aus den städtischen Ballastvorräthen eingenommen werden, wird kein Ballastgeld bezahlt.

(V. vom 26. Januar 1844. V.-B. p. 53.)

		Rostocker oder Mecklenb. ßl.	Fremde ßl.
89)	B. Ballastlöschen zu Warnemünde oder auf der Rhede à Last........	3	$4^1/_2$

90) Anmerk. 18. Für das Löschen vor der Stadt und für das Versegeln des Ballastes außerhalb der Rhede wird nichts erlegt.
(V. von 1806 § 9.)

91) Anmerk. 19. Ballastschiffe, die so tief gehn, daß sie von Warnemünde nach Rostock nicht auffließen können und solches durch einen vom Lootsen-Commandeur nach vorgenommener Messung ausgestellten Schein nachweisen, sind von dem Erlegnisse sub 89 frei.
(V. v. 18. April 1845. R.-B. p. 253.)

92) Anmerk. 20. Das Ballastgeld wird allemal nach der ganzen Lastengröße des Schiffes bezahlt, einerlei, wie viel Ballast (nach Belieben des Schiffers) eingenommen oder gelöscht worden.
(V. von 1804 § 3, von 1806 § 3.)

93) Anmerk. 21. Auch wenn die Löschung oder Ladung des Ballastes durch Leichterschiffe geschieht, bestimmt sich das Erlegniß nach der Größe des Hauptschiffes.
(V. von 1806 § 14.)

94) Anmerk. 22. Das Ueberlassen und Uebernehmen des Ballastes von einem Schiffe in das andere ist zwar erlaubt, wenn es mit ausreichender Vorsicht geschieht, befreiet aber nicht von den Zahlungen sub 89 u. 86.
(V. von 1804 § 5, von 1806 § 18.)

XXII. Arbeitslohn

beim Löschen und Einnehmen des Ballastes.
(Siehe die sub XXI. citirten V. V.)

A. Beim Einnehmen:

95)	a. zu Rostock an den Hafenmeister für das verlangte Einbringen des Ballastes durch die Ballastschieber à Last.............. (V. von 1804 § 3.)	3	3
96)	b. zu Warnemünde an die Ballastträger für das Herbeischaffen und Einbringen des Ballastes à Last..................... (V. von 1806 § 5.)	6	6

	Rostocker oder Mecklenb. ßl.	Fremde. ßl.
97) c. an den Hegediener für das Ansagen überhaupt	12	12
(V. von 1806, § 4.)		
B. Beim Löschen:		
98) a. zu Rostock an den Hafenmeister für den verlangten Transport des Ballastes zum Lager à Last	2	2
(V. von 1804. § 5.)		
99) Anmerk. 23. Das Auswerfen muß durch die Schiffsmannschaft geschehen. (V. von 1804, § 4.)		
100) b. zu Warnemünde für das Auswerfen und die Entfernung des Ballastes à Last.....	3	3
(V. von 1806, § 12.)		
101) c. Hegediener für das Ansagen der Leute überhaupt.........................	12	12
102) Anmerk. 24. Die sub 95 und 98 gedachten Arbeiten darf der Schiffer durch sein Schiffsvolk beschaffen, wenn er sie sofort beginnen lassen und binnen 48 Stunden damit fertig sein kann. (V. von 1804, § 3 fine 4.)		
103) Anmerk. 25. Die Bestimmungen sub 87, 90, 92, 93 (Anmerk. 16, 18, 20, 21) gelten auch für das Arbeitsgeld. (Siehe die dort angef. Verordn.)		
104) Anmerk. 26. In dem Falle sub 88 (Anmerk. 17) ist in Warnemünde nur das Arbeitsgeld für soviel Ballast zu zahlen, als dem Schiffe noch fehlt, wenn das Letztere sich mit einer desfallsigen Bescheinigung des Hafenmeisters versehen hat. (V. vom 8. März 1806, zum § 17 der V. von 1806. V.-B. p. 132 fine.)		
105) Anmerk. 27. Für den Fall sub 94 (Anmerk. 22) ist die Bestimmung des Lohns für begehrte Hülfe der Uebereinkunft überlassen. (S. die ad 94 cit. V.)		

		Rostocker oder Mecklenb. ßl.	Fremde ßl.
106)	**XXIII. Baggergeld.** Rescr. vom 26. März 1853 (O. B. 1853, 12. Raabe, Bd. V. p. 847.)		
	a. Von allen ausgehenden Schiffen à Last ..	5	5 Crt.
	b. Von allen mit Ladung ausgehenden Schiffen, über 50 Last, außerdem à Last	3	3 "
	c. Von allen beladen einkommenden Schiffen, mit Ausnahme der mit Dach- oder Mauersteinen, Gipssteinen und Kreide beladenen, à Last	5	5 "
107)	**XXIV. Leuchtfeuergeld.** (V. v. 21. Dec. 1836. V.-B. p. 200. 201.)		
	à Last	1	1½
108)	**XXV. Tonnengeld.** (Rescr. v. 22. Febr. 1820, sub II. 3. Blanck p. 263.)		
	à Last	1	1
109)	**XXVI. Baumgeld**		
	à Last	1½	3
110)	Anmerk. 28. Die Bezahlung für die Winterlage (Nr. XXVII.) befreiet für die dermalige Reise von der Entrichtung des Baumgeldes.		
111)	**XXVII. Winterlagegeld** (Pfahl-, Brücken- oder Lastengeld)		
	für hier gehaltene Winterlage beim ersten Ausgehen à Last	3	3
	(Rescr. vom 22. Febr. 1820, sub I. 1., bei Blanck, p. 262, nach welchem dasselbe von der Großherzogl. Accise für das städtische Aerar erhoben worden —		

		Rostocker oder Mecklenb.	Fremde.
		ßl.	ßl.
	und vom 27. Dec. 1822, woselbst auch die Erhebung durch das Aerar zugestanden ist.)		
112)	Anmerk. 29. Rostocker sind hiervon frei, zahlen aber das Baumgeld Nr. XXVII.		
113)	**XXVIII. Armengeld** (Rescr. vom 27. April 1810. V.-B. p. 124 — für die fremden — vom 22. Febr. 1822, sub II. 4., bei Blanck, p. 263 — für Mecklenb. — V. vom 20. Febr. 1846. V.-B. p. 262 — für Rostocker)		
	à Last	1	1
	XXIX. Krahngeld für Benutzung des Krahns		
114)	a. beim Ein- oder Aussetzen eines Mastes pr. Palm	4	8
115)	b. beim Laden oder Löschen aus dem Schiffe oder in dasselbe à Schpfd.	4	4
116)	**XXX. Kaigeld**		
	à Last	1	1 Crt.
117)	Anmerk. 30. Das Kielholgeld ist mit Genehmigung des Großh. Ministerii vom 8. Mai 1852 aufgehoben. Das Kaigeld wird von jedem Schiffe jährlich nur einmal erhoben. V. vom 26. Mai 1852. (V.-B. p. 304.)		
	XXX. a. Kochhausabgabe		
	à Last	1/2	1/2 "
	Anmerk. 30. a. Die Abgabe muß bezahlt werden, mag von der Benutzung des Kochhauses Gebrauch gemacht sein oder nicht. Leichterschiffe und die hiesigen Dampfschiffe werden von dieser Abgabe nicht		

ergriffen; auch Schiffe, welche in Rostock erbauet sind, und die erste Reise machen, sind davon frei. Die Erhebung geschieht beim Wiederausgehen der Schiffe beim Ausclariren durch das Aerarium und beziehungsweise den Vogt zu Warnemünde nach denjenigen Grundsätzen, welche bei XXIII. in Anwendung kommen.

(V. v. 23. Juli 1849. Rostocker Zeitung von 1849, Nr. 87. V.-B. p. 291.)

118) Anmerk. 31. Hinsichtlich der privilegirten Schiffe, welche bei Erhebung der städtischen Erlegnisse regelmäßig den Mecklenb. Schiffen gleichstehen, entscheiden im Uebrigen und insoweit sich oben keine besondere Bestimmungen finden, die betreffenden Conventionen.

Anmerk. 31. a. Alle Warnemünde bloß als Nothhafen anlaufenden einheimischen und den einheimischen gleichgestellten Schiffe, wenn sie wieder auslaufen, ohne in Rostock Geschäfte betrieben oder ihr Schiff aufgebracht zu haben, sind von den an das Aerarium zu entrichtenden Abgaben frei. (V. vom 14. Juni 1850. V.-B. p. 295.)

Anmerk. 31. b. Alle binnenkommenden Passagier-Dampfschiffe sind von allen städtischen Hafenabgaben frei, mit Ausschluß der Lootsengelder. (V. vom 7. Sept. 1856. V.-B. p. 265.)

IV.

Gebühren der Großherzogl. Accise-Bedienten in N⅔ nach der Taxe vom 2. Juli 1829. (O. Wochenbl. St. 33.)

		Rostocker	Mecklenb.	Fremde	
		ßl.	ßl.	Thlr.	ßl.
	XXXI. Accise-Receptur				
119) a.	Baumzettel auf das Schiff (à Last)..	32	16	—	16
120) b.	„ „ „ Schiffsboot	—	8	—	—
121) c.	Zettel auf Proviant des Schiffes aus oder ein........................	4	—	—	4
122) d.	Zettel auf eine Seekiste und Kojensack zusammen	2	—	—	2
123) e.	gesammte Zettel auf Proviant, Kisten, Kojensäcke für ein Schiff das ganze Jahr zusammen...........	—	16	—	—
124) f.	Zettel zum Löschen..............	4	—	—	4

		Rostocker ßl.	Mecklenb. ßl.	Fremde Thlr.	ßl.
125)	g. Zettel zum Kielholen	32	4	1	16
126)	h. „ „ Masten-Einsetzen	16	4	—	32
127)	i. „ eines jeden Leichters oder Nachprahmers	1	1	—	1
	k. Quittung, wenn sie verlangt wird,				
128)	1. für Schiffe von 1 bis 50 Last excl.	—	4	—	—
129)	2. „ „ „ 50 Last und mehr	—	8	—	—

130) Anmerk. 32. Der expedirende Officiant erhält die Gebühr doppelt, wenn die Expedition außer der vorgeschriebenen Expeditionszeit begehrt und zugestanden wird.

XXXII. Accisebudendiener

		Thlr.	ßl.
131)	von jedem nichtprivilegirten fremden Schiffe à Last seiner Größe	—	1 N²/₃

XXXIII. Strandofficianten

		Thlr.	ßl.
132)	A. von Rostockern nichts.		
	B. von Mecklenb. und privilegirten Schiffen		
133)	a. bis 25 Last ihrer Größe überhaupt	—	36 „
134)	b. „ 50 „ „ „ „	1	— „
135)	c. „ 75 „ „ „ „	1	16 „
136)	d. „ 90 „ „ „ „	1	32 „
137)	e. „ 120 „ „ „ „	2	— „
138)	C. von fremden nicht privilegirten Schiffen, einerlei, was sie ein- oder ausführen, à Last ihrer Größe	—	2 „

139) Anmerk. 33. Ueberall, wo in dem obigen Verzeichnisse von der Trächtigkeit oder dem Tiefgange der Schiffe die Rede ist, sind Rostocker Roggenlasten und Rostocker Fuße zu verstehen.

(Ad § 57.) **Anlage C.**

Wismarsche Verordnung

vom 8. Juni 1855

über die städtischen Abgaben, welche von einkommenden und ausgehenden Schiffen daselbst zu zahlen sind*).

§ 1. Jedes Schiff und sonstige Fahrzeug mit festem Verdecke, welches nach Wismar bestimmt ist, hat, ohne Unterschied der Nationalität, bei der Ausclarirung an städtischen Abgaben und Officiantengebühren zu zahlen:

1) eine Classensteuer, welche jedoch nur bei Schiffen über 20 Last eintritt, und beträgt bei Schiffen

von	21	Last	bis	30	Last	incl.	1 Thlr.
"	31	"	"	40	"	"	4 "
"	41	"	"	50	"	"	7 "
"	51	"	"	60	"	"	10 "
"	61	"	"	70	"	"	13 "
"	71	"	"	80	"	"	15 "
"	81	"	"	90	"	"	16 "
"	91	"	"	100	"	"	17 "
"	101	"	"	110	"	"	18 "

und bei größeren Schiffen von 10 zu 10 Last um einen Thaler steigt;

2) eine Hafen- und Baggerabgabe von 16 Schill. pro Last;

3) das Lootsengeld in Gemäßheit der Verordnung vom 24. October 1818, obwohl mit der Aenderung, daß auch fremde Schiffer, deren Schiff nicht größer als 10 Last ist, welche keinen Lootsen verlangen, kein Lootsengeld zu bezahlen brauchen, wogegen sie dasselbe nach der Taxe bezahlen müssen, wenn sie einen Lootsen begehren.

§ 2. Schiffe, welche nicht hierher bestimmt sind, jedoch aus irgend einer Veranlassung hier einlaufen und ohne clarirt zu

*) Raabe, Gesetzsammlung, Bd. V. S. 900.

haben, wieder abgehen, sind von den im § 1 sub 1 et 2 gedachten Abgaben frei, und zahlen statt derselben:

1) wenn sie innerhalb der durch die Tonnen bezeichneten Außengründe oder auf der Rhede ankern, 1 Schilling pro Last;

2) wenn sie aber soweit einsegeln, daß sie das hiesige Pfahlwerk benutzen, 2 Schillinge pro Last.

§ 3. Von Schiffen, welche hier erbaut werden, sind bei der ersten Reise die im § 1 bestimmten Abgaben zu erheben, wogegen von einem einkommenden, aber nicht wieder ausgehenden Schiffe keine Abgaben zu zahlen sind.

§ 4. Unter den im § 1 et 2 gedachten Lasten sind schwere Schwedische Schiffslasten von 18 Schiffspfund à 280 Pfund zu verstehen.

Wenn bei einer im Meßbriefe angegebenen Lastenzahl ein Bruch vorkommt, dieser aber noch nicht eine halbe Last beträgt, so wird dafür nichts berechnet; beträgt der Bruch aber eine halbe Last oder darüber, so wird derselbe für eine ganze Last gerechnet.

§ 5. Sonstige städtische Abgaben oder Officiantengebühren, als diejenigen, welche oben angegeben sind, hat kein den hiesigen Hafen besuchendes Schiff zu bezahlen, es sei denn, daß dasselbe mit keinem gehörigen Meßbriefe versehen wäre, und also auf's Neue gemessen werden müßte. In diesem Falle ist für das Messen und den Meßbrief die Gebühr zu entrichten, mit Vorbehalt weiterer Bestimmung darüber, wie beim Abgange der jetzigen Schiffsmesser die Größe der mit einem gehörigen Meßbriefe nicht versehenen Schiffe zu ermitteln.

Anm. Die Schiffsabgaben, welche von Großherzoglicher Seite in Wismar erhoben werden, sind sehr complicirt und übersteigen bedeutend das frühere gesetzliche Maaß, so daß eine Mittheilung derselben nicht thunlich ist. Ueberdies finden zur Zeit Verhandlungen wegen Abminderung und Vereinfachung der Abgaben zwischen der Landesregierung und dem Magistrate zu Wismar statt.

Anlage D.

Schiffsabgaben in Hamburg resp. Cuxhaven.

I. Lootsgeld *).

Dasselbe wird (excl. des Lootsgeldes an die Kreuzer-Lootsen) auf Grund der Cuxhavener Lootsen-Ordnung vom 20. December 1838, § 15—18 erhoben, wie folgt:

A. Das Lootsgeld beträgt für jeden Hamburger Fuß, den das Schiff tief geht:

1) Von See einkommend bis zur Bösch, Freiburg, Glückstadt, Neuhaus, vor oder in den Hafen von Cuxhaven:

a. Wenn der Lootse jenseits der Linie von der A oder großen Kesseltonne bis nach der weißen Tonne Nr. 1 an Bord kommt

während der Wintermonate vom 16. September bis zum 15. April incl. pr. Fuß .... 6 ß Cour.
während der Sommermonate vom 16. April bis 15. September incl. pr. Fuß .... 4 „ „

b. Kommt der Lootse erst innerhalb der Linie von der A oder großen Kesseltonne nach der weißen Tonne Nr. 1, unter Neuwerk, oder weiter herauf bis zur K und weißen Tonne Nr. 9 an Bord,

im Winter pr. Fuß.......... 3 ß Cour.
im Sommer „ „ .... 2 „ „

c. Kommt der Lootse erst auf der Cuxhavener Rhede, oder oberhalb der Linie von der K, oder großen Bösch-Tonne nach der weißen Nr. 9 an Bord,

im Winter pr. Fuß.......... 2 ß Cour.
im Sommer „ „ .... 1 „ „

---

*) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 274—278. Hamburger Handels-Archiv von 1857, S. 321.

Ausgegangene und wegen contrairen Windes oder aus sonstigen Ursachen wieder zurückkommende Schiffe zahlen nur die Hälfte, wenn sie einen Lootsen verlangen und denselben vor oder in Cuxhaven entlassen.

Liegt das Schiff auf der Cuxhavener Rhede, und hat das einkommende Lootsgeld schon einmal bezahlt, so zahlt es um in den Hafen zu kommen, im Winter und Sommer nur 1 ℔, und hat der Lootse das Schiff dafür nach der vom Hafenmeister bestimmten Stelle zu bringen. Hat es einen Lootsen an Bord, so ist für das in den Hafen setzen nichts extra zu bezahlen.

2) Liegt ein Schiff im Hafen und verlangt einen Lootsen Elbaufwärts, so bezahlt es dafür im Winter pr. Fuß 2 ℔, im Sommer 1 ℔ bis zur Bösch, Glückstadt, Freiburg oder Neuhaus, und steht es dem Capitain frei, sich einen Lootsen auszuwählen.

3) Ist ein Lootse genöthigt, ein Schiff bis nach Hamburg aufzubringen, so zahlt dasselbe sowohl im Winter als Sommer 3 ℔ mehr pr. Fuß.

4) Von Cuxhaven ausgehende Schiffe, die einen Lootsen verlangen, zahlen dafür:

im Winter	pr. Fuß	3 ℔ Cour.
im Sommer	„ „	2 „ „

und dem Lootsen bis zum Abgang des Schiffes für jede 24 Stunden 3 ℔ Wartegeld.

Sollte der Lootse mit dem Schiffe Elbaufwärts flüchten müssen, so hat er kein Extra-Lootsgeld zu fordern, sondern sich mit 3 ℔ pr. Tag zu begnügen; ebenso wenn ein Versuch zum Ausgehen gemacht wird. Geht das Schiff indeß in einen Hafen und der Capitain will den Lootsen nicht länger behalten, so muß er das bestimmte Lootsgeld bezahlen; sonst aber muß der Lootse für 3 ℔ pr. 24 Stunden am Bord bleiben.

B. Nimmt ein Schiff zwei Lootsen, so bezahlt es für den zweiten Lootsen nur das halbe Lootsgeld. Kommt aber ein

Schiff, welches bedeutenden Schaden an Takellage, Steuerruder oder Mangel an Anker und Tauen hat, so hat der Lootse das Recht, einen zweiten mit übersteigen zu lassen und muß dann für beide Lootsen das volle Lootsgeld bezahlt werden.

Sitzt das Schiff am Grunde, oder liegt außerhalb des Fahrwassers, oder bedarf sonst außerordentlicher Hülfe, so gehen zwei Lootsen an Bord, welche ein jeder doppeltes Lootsgeld und, nach Maßgabe ihrer Bemühungen, Gefahr und Zeitverlust, eventualiter eine Extra-Vergütung erhalten, wes Endes sie ihre Declaration nebst einem Berichte des sich auf der Kreuze befindenden Loots-Capitains dem Commandeur einzureichen haben, der dann das Weitere veranlassen wird. Verlangt aber ein Capitain unter diesen Umständen mehrere Mannschaft, so darf sie ihm nicht verweigert werden, und hat dieselbe sodann, wenn das Schiff in Cuxhaven ist, ihre Forderung vor den Amtmann zu bringen.

C. Alle mit Ballast, Kohlen oder Heringen beladenen Schiffe haben, sofern sie nicht zugleich $^1/_3$ Stückgüter führen, während des ganzen Jahres nur die Hälfte des Winterloots-Geldes zu zahlen.

Schiffe, die längere Zeit auf der Elbe liegen, wie Kriegs- und Transportschiffe, so wie Post- und Lustfahrzeuge, die die Elbe öfters auf- und niederfahren, haben jedesmal das volle taxmäßige Lootsgeld zu entrichten.

D. Die Berechnung des Lootsgeldes nach der Winter- und Sommer-Taxe richtet sich in zweifelhaften Fällen sowohl bei einkommenden als ausgehenden Schiffen nach dem Tage, an welchem der Lootse an Bord gekommen ist.

E. Alle Fahrzeuge, die beladen 6 Fuß Hamburger Maaß und darüber tief gehen, und über 20 Hamburger Commerzlasten messen, sind, auch wenn sie Schwerdter führen, loots-

pflichtig. Schiffe von 20 Commerzlasten und darunter sind vom Lootsgelde befreit *).

Insbesondere müssen alle in Cuxhaven unter Havarie (d. h. auf dem Helgen) gewesene lootspflichtige Schiffe, von dort auf- oder abwärts gehend, einen angestellten Lootsen nehmen oder doch bezahlen.

F. Die Loots-Kreuzer **), welche durch Verordnung vom 8. Januar 1855 eingerichtet sind, kreuzen zwischen der Elbmündung, Borkum und Helgoland, um eingehende Schiffe mit Lootsen zu versehen. Sie dürfen innerhalb des Gesichtskreises der äußern Station der Loots-Galliote nur dann Lootsen abgeben, wenn dieselbe nicht auf Station liegt oder keinen Lootsen versetzen kann. Das Schiff, bei dem sie an Bord gekommen sind, führen sie in die Elbe, und übergeben bei Fortsetzung der Reise von Cuxhaven aufwärts das Commando an einen Revier-Lootsen, zu dessen Bereithaltung sie im Auffegeln unterhalb Kugelbaak ihre Flagge am Vortopp zu setzen haben.

Das Lootsgeld beträgt im Winter pr. Fuß 12 mℓ Cour.
im Sommer „ 9 „

II. Tonnengeld *).

A. Das Tonnengeld für Seeschiffe wird nach der Ladungsfähigkeit derselben erhoben und beträgt für Seeschiffe über 20 Commerzlasten, von jeder Last von 6000 ℔ 8 ß Cour. Dasselbe ist unter Ablieferung des vom dortigen Hafenmeister ausgestellten Meßzettels vor Abgang des Schiffes am Haupt-Zollcomptoir zu entrichten.

Schiffe, die sowohl Fluß- als Seereisen machen, sind für die betreffenden Seereisen als Seeschiffe zu betrachten.

---

*) Revidirte Hamburgische Zollverordnung vom 22. Decbr. 1856. § 22. (Hamburger Handels-Archiv von 1857, S. 233.)

**) Revidirtes Reglement und Instruction für die Loots-Kreuzer, deren Mannschaften und die Kreuzer-Lootsen vom 27. Juni 1856. (Hamburger Handels-Archiv von 1857, S. 321.)

*) Revidirte Zollverordnung citat § 20.

B. Die Hälfte des Tonnengeldes, nämlich nur 4 ß Cour. für die Commerzlast von 6000 ℔, wird entrichtet für folgende Seeschiffe:

1) Für ankommende Seeschiffe, welche nichts geladen haben, als: thierische Abfälle (Knochen, Hufen, Klauen, Gedärme und Blut), Bauholz, leere Bouteillen, Brennholz, Cement, Cementsteine, Cichorienwurzeln, Dachpfannen, Dünger, Eichenborke, Eichenlohe, Erde, Fliesen, Floren, Gips, Glasscherben, Holzkohlen, Kalk, Kalksteine, Klinker, Knochenschaum, Knochenschwärze, Kreide, leere Krüge, Mauersteine, Sand, Schiefer, Schlachtvieh, Stabholz, Steine, Tarras, Thon, ordinaire Töpferwaaren, Torf, Traßsteine, Tuffsteine, Zuckerschaum.

2) Für alle 20 Commerzlasten und darunter haltenden Seeschiffe.

3) Für alle in Ballast seewärts ankommenden Schiffe.

4) Für alle nicht aus See hier eintreffenden Schiffe, die demnächst seewärts wieder abgehen.

5) Für alle Seeschiffe, welche außer Steinkohlen, Cinders und Coaks, noch andere Waaren zum Werthe von höchstens 300 ℔ Bco. beigeladen haben, wenn sie in Ballast von hier abgehen.

6) Für alle seewärts kommenden Schiffe, welche nichts als Steinkohlen, Cinders und Coaks geladen haben, wenn sie mit Ladung von hier abgehen.

C. Ganz frei vom Tonnengeld sind:

1) Alle seewärts kommenden Schiffe, welche nichts als Steinkohlen, Cinders oder Coaks geladen haben, wenn sie in Ballast von hier abgehen.

2) Die von Grund aus in der Stadt, in den Vorstädten oder auf hiesigem Gebiete neu erbauten Seeschiffe, jedoch nur für die directe Rückkehr auf hier von dem Bestimmungsorte ihrer ersten Ausreise.

3) Die dortigen Wallfisch- und Robbenfänger, insofern dieselben ausgehend und zum Fange ausgerüstet sind, und nachgewiesen wird, daß die eingehende Ladung lediglich aus Producten ihres eigenen Fanges besteht.

4) Seeschiffe, welche auf Hamburg kommen, um auf hiesigen Werften verzimmert zu werden, wenn sie nach vollendeter Reparatur sofort wieder ohne Ladung von dort abgehen.

5) Seeschiffe, welche wegen Eisgangs, Unwetters oder Havarie wieder auf Hamburg zurückkehren, nachdem bereits für diese Reise Tonnengeld entrichtet worden, falls sie mit derselben Ladung wieder ausgehen.

6) Fahrzeuge, die mit Fischen, Austern, Hummern u. s. w. aus See kommen, so wie Schiffe zur Beförderung von Passagieren nach und von Helgoland, Föhr und Norderney, so lange und so weit sie nur zu diesem Zwecke verwendet werden.

Für Flußschiffe, insofern sie keine Seereise machen, wird kein Tonnengeld erhoben. Das Baumgeld haben die Flußschiffe zufolge der Verordnung vom 8. December 1843 zu entrichten*).

Für die Schiffe, welche ganz oder theilweise mit Getraide beladen sind, muß vor der Ein- und Ausclarirung am Haupt-Zollcomptoir ein Schein producirt werden, daß dieselben dem Kornverwalter angemeldet worden sind.

Schlammgeld wird wie bisher für Floßholz entrichtet. Hafengeld, sonstige Gebühren und Sporteln fallen auch für die Zukunft weg**).

III. Quarantaine-Gebühren*).

a.	Für die Untersuchung eines Schiffes, incl. Bootslohn, Copialien, Stempel rc.	Crt. ℳ	25. —	ß
b.	Für quarantainepflichtige Schiffe, die auf der Reise bereits in einem anderen Lande freie Praktika gehabt haben...	"	6. —	"
c.	Für jeden Besuch des Arztes, incl. Bootslohn, an Bord eines in Observations-Quarantaine liegenden Schiffes	"	7. 8	"
	mit einem Maximum für sämmtliche Besuche von	"	25. —	"
d.	Für Wachen pr. Tag pr. Mann....	"	3. —	"

*) Revidirte Zollverordnung cit. § 21.

**) Revidirte Zollverordnung cit. § 22.

*) Verordnung in Betreff der Quarantaine-Anstalt zu Cuxhaven vom 22. December 1856. (Hamburger Handels-Archiv von 1857, S. 324.)

Anlage E.

Schiffsabgaben in Bremen resp. Bremerhaven*).

I. In Bremerhaven.

A. Lootsgeld.

Dasselbe ist zwischen Bremen, Hannover und Oldenburg gemeinschaftlich festgestellt. Zwischen den Bremischen, Hannöverschen und Oldenburgischen Lootsen besteht hinsichtlich des Einbringens freie Concurrenz; diejenigen Lootsen, welche zuerst an Bord kommen, haben das Schiff einzubringen. Das Ausbringen der in Bremerhaven liegenden Schiffe gebührt ausschließlich den Bremischen und Geestendorfer Lootsen, unter welchen beiden Gesellschaften in dieser Beziehung freie Concurrenz besteht.

Das Lootsgeld beträgt:

1. Einkommend: pr. Bremer Fuß = 11 Zoll Englisch.		im Frühling und Herbst (vom 16. Febr. bis 15. April, vom 16. Septbr. bis 15. Nov.)		im Sommer (vom 16. April bis 15. Septbr.)		im Winter (vom 16. Nov. bis 15. Febr.)	
		Ld'or-Thlr.	Gr.	Ld'or-Thlr.	Gr.	Ld'or-Thlr.	Gr.
aus See von und jenseits der 1. Tonne bis	Bremerhaven	2	15	2	3	2	52
	Strohausen	2	24	2	10	2	$61\frac{2}{3}$
	Brake	2	33	2	18	3	—
	Elsfleth	2	46	2	38	3	$26\frac{2}{3}$
zwischen der 1. u. 4. Tonne bis	Bremerhaven	1	69	1	57	2	28
	Strohausen	2	6	1	64	2	$37\frac{1}{2}$
	Brake	2	15	2	—	2	48
	Elsfleth	2	28	2	10	3	$2\frac{2}{3}$
zwischen der 4. u. 7. Tonne bis	Bremerhaven	1	51	1	39	2	4
	Strohausen	1	60	1	46	2	$13\frac{1}{3}$
	Brake	1	69	1	54	2	24
zwischen der 7. Tonne und der Bremer Baake bis	Bremerhaven	1	39	1	27	1	60
	Strohausen	1	48	1	34	1	$69\frac{1}{3}$
	Brake	1	57	1	42	2	8
	Elsfleth	1	70	1	62	2	$34\frac{1}{3}$
zwischen der Baake, Solthörn und rothen Tonne bis	Bremerhaven	1	21	1	9	1	36
	Strohausen	1	30	1	16	1	$45\frac{1}{3}$
	Brake	1	39	1	24	1	50
	Elsfleth	1	52	1	44	2	$10\frac{2}{3}$

*) Imhorst, Handlexicon S. 34—38. Tecklenborg, Handlexicon S. 87.

B. Ausgehend: pr. Bremer Fuß = 11 Zoll Englisch.		im Frühling und Herbst vom 1. März bis 15. April, vom 16. Septbr. bis 31. Octbr.		im Sommer vom 16. April bis 15. Septbr.		im Winter vom 1. Novbr. bis 1. März	
		Ld'or	Gr.	Ld'or	Gr.	Ld'or	Gr.
von Bremerhaven bis	Bremer Baake	—	58½	—	39	1	6
	zur 7. Tonne	1	12	—	56	1	40
	„ 4. „	1	36	1	—	2	—
	„ 1. „	1	54	1	12	2	24

B. Hafen-Unkosten:

Schiffe unter 30 Last (à 4000 Pfd.) zahlen Liegegeld für 2 Monat pr. Last 9 Gr.,
Schiffe von 30 Last und darüber .... „ 12 „
und für jeden ferneren Monat... „ 1½ „

Der Hafenlootse berechnet für Ein- und Ausholen des Schiffes, von und nach der Rhede, inclusive Hülfsboot:

im alten Hafen ....ca.	5 Thlr.	18 Gr.	Gold	pr. Schiff,
„ neuen „ ....„	7 „	18 „	„	„ .
für Verholen des Schiffes im Hafen jedesmal.....„	1 „	— „	„	„
Lukenbesichtigung, wenn erforderlich ....„	5 „	— „	„	„
Ladungsbesichtigung ..„	5 „	— „	„	„
wenn Versicherung in England, für Lloyds Agent extra..„	2 „	36 „	„	„
Notirung des Protestes.....„	1 „	— „	„	„
Ausführung desselben (Verklarung) ....„	13 „	— „	„	„

C. Quarantaine-Gebühren,

gemeinschaftlich mit Hannover festgestellt:

a. Für die Untersuchung eines Schiffes, inclusive Bootslohn, Copialien, Stempel u. s. w. .... 10 Thlr. — Gr. Gold,
hält das Schiff aber unter 100 Last. 5 „ — „ „
b. Für jeden Besuch des Arztes, inclusive Bootslohn .... 2 „ 36 „ „
c. Für Wache, pr. Tag pr. Mann.... 1 „ — „ „

Andere Gebühren werden nicht erhoben.

D. Dampfschlepplohn.

Von und nach dem Hafen und der Rhede:

Schiffe bis 100 Last Größe........	10 Thlr. Gold pr. Schiff,
„ von 101 bis 200 Last......	12 „ „ „
„ „ 201 „ 300 „	15 „ „ „
„ „ 300 Last und darüber ..	18 „ „ „

In den Wintermonaten pr. Schiff 4 Thlr. mehr.

Wenn mehrere Schiffe zugleich geschleppt werden, findet eine Ermäßigung von 25 % Statt.

Schlepplohn nach und von Bremerhaven bis

	Bremen	zur Baake	See
	Ld'or ₰	Ld'or ₰	Ld'or ₰
Schiffe bis zu 150 Last Größe.	30	40	75
„ „ „ 250 „ „ .	35	45	80
„ „ „ 300 „ „ .	40	50	85
„ „ „ 400 „ „ .	45	55	90
„ „ „ 500 „ „ .	50	60	95
„ „ „ 600 „ „ .	55	65	100
„ „ „ 700 „ „ .	60	70	105
„ „ „ 800 „ „ .	65	75	110
„ „ „ 900 „ „ .	70	80	115
„ „ „ 1000 „ „ .	75	85	120

In den Wintermonaten vom 15. Novbr. bis 15. März 20 % mehr, wenn freies Fahrwasser. — Bei Treibeis, wenn keine besondere Gefahr vorhanden, 50 % mehr. In Bergungsfällen muß eine Uebereinkunft getroffen, oder die Vergütung der Entscheidung von Schiedsrichtern überlassen werden.

Schiffe, welche sich in See über die erste Tonne hinausschleppen lassen, zahlen dafür an Schlepperlohn 20 Thlr. pr. Stunde.

II. In Bremen.

An Staatsabgabe wird vom Schiffe entrichtet für 4000 Pfd. angebrachter Güter 10 Gr. Diese Abgabe ist von Bremer Schiffen und von gleichgestellten zu zahlen; frei davon sind nur Oldenburger und Hannöversche Schiffe.

Anlage F.

Das Reglement des Hamburgischen Wasserschouts vom 27. December 1849

enthält im Wesentlichen folgende Bestimmungen *):

§ 1. Alle von hier oder von Altona in See fahrenden Seeschiffe, welche unter Hamburger Flagge fahren, müssen ihre Mannschaft vor dem Wasserschouten an- und abmustern.

§ 2. Ein Jeder, der auf einem Hamburger Schiffe als Officier, Matrose oder Junge zu fahren beabsichtigt, hat sich bei dem Schouten zu melden, und die erforderlichen Angaben zu machen. Wer einen unrichtigen Namen annimmt, oder sonst unwahre Angaben macht, verfällt den Umständen nach in eine Strafe von 3 bis 6 m℔.

§ 3. Der Schout ist verpflichtet, von allen denen, welche sich bei ihm melden, so wie von allen bei ihm stattgefundenen oder ihm angezeigten An- und Abmusterungen genaue Register zu halten. Jedem, der sich bei ihm das erste Mal meldet, hat er ein sogenanntes Seefahrtsbuch einzuhändigen, für welches 2 ß zu entrichten sind. Dieses Buch enthält die Vorschriften der Musterrolle, und dient zugleich dem Inhaber als Legitimations- und Zeugnißbuch. — Ohne eine solche Legitimation darf kein Schiffer Jemand zum Schiffsdienst annehmen, bei 30 m℔ Strafe.

§ 4. Der Schout ist verpflichtet, die Musterrolle für den Schiffer auszufertigen und zugleich eine Abschrift derselben an den Steuermann zu geben, selbige auch nebst der Disciplinar-

*) v. Soden und Tobiesen, „Nauta", S. 191—195.

Verordnung der gesammten anzumusternden Schiffsmannschaft deutlich vorzulesen. Die Bezahlung des Handgeldes, so wie der verdienten Monatsgage geschieht im Hause des Schouten und dürfen dabei keinerlei Sporteln genommen werden. Nach Ablauf jeder Reise hat der Schout sich die Seefahrts-Bücher der abzumusternden Mannschaft mit dem Zeugniß des Capitains versehen vorzeigen zu lassen, und durch seine Unterschrift unentgeltlich zu beglaubigen.

§ 5. Der Schout ist gehalten darauf zu sehen, daß alle Hamburger Schiffe mindestens einen gebornen Hamburger als Jungen mit anmustern. Nur im Falle, daß wirklich keine dazu geeigneten Hamburger dem Schiffer vorgeschlagen werden können, soll eine Ausnahme von dieser Regel gestattet sein, wovon jedoch dem Hafenherrn eine jedesmalige Anzeige zu machen ist. Auch hat der Schout darauf zu sehen, daß der Steuermann Hamburger Bürger ist. Fährt ein Schiff mit mehreren Steuerleuten, so genügt es, wenn der erste oder Obersteuermann Hamburger ist.

§ 6. Der Schout hat ferner darauf zu achten, daß die Seeleute, welche schon vor der Anmusterung zu der laufenden Heuer den Dienst auf einem Schiffe angenommen haben, selbigen nicht ohne trifftigen Grund und ohne vorherige 48stündige Aufkündigung wieder aufgeben oder bei der Anmusterung auf höhere Gage dringen; die darüber handeln, verfallen nach Umständen in eine Strafe von 6 bis 12 ℳ.

§ 7. Der auf die Hand zu gebende Vorschuß beträgt, wenn nicht eine anderweitige Verabredung stattgefunden hat, bei Reisen nach europäischen Plätzen eine Monatsgage, nach außereuropäischen Plätzen zwei Monatsgagen.

§ 8. Würde Jemand mit dem auf die Hand erhaltenen Gelde sich heimlich entfernen, so trifft ihn, wenn man seiner habhaft wird, eine durch den Polizeiherrn zu verfügende Gefängnißstrafe von 14 Tagen. Der Schout ist jedoch gehalten,

dem Schiffer ohne neues Handgeld und höhere Gage einen andern Seemann an dessen Stelle zu verschaffen. Dagegen ist der Schout befugt, den, einem Seemanne auf die Hand gegebenen Vorschuß, wenn dieser ihm dafür keine hinlängliche Sicherheit stellen kann, so lange zu sich zu nehmen, bis das Schiff abgeht. — Der Schiffer ist bei Strafe von 30 mℒ gehalten, dem Schout jedes Mal, so schnell als möglich die Anzeige zu machen, wenn Jemand den Dienst bei ihm eigenmächtig verlassen hat.

§ 9. Wenn zwischen Schiffer und Schiffsvolk Streitigkeiten entstehen, so soll bis auf Weiteres der Schout eine gütliche Ausgleichung versuchen. Ist dies von keinem Erfolge, so steht es den Parteien frei, sich an die Schiffer-Alten zu wenden. Wollte nun eine von den streitenden Parteien sich mit deren Ausspruch nicht zufrieden stellen, so ist die letzte Instanz bis auf Weiteres bei demjenigen Bürgermeister, welcher Patronus der Schiffer ist, bei dessen Entscheidung es sein Bewenden haben soll. In Criminalfällen ist der Schout befugt, die Verbrecher, sowohl zu Wasser als zu Lande, zu arretiren, und an die Polizei-Behörde auszuliefern.

§ 10. Der Schout ist verpflichtet, für die Aufrechthaltung der in diesem Reglement, in der Musterrolle, in der Disciplinar-Verfügung, so wie in der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk getroffenen Bestimmungen und Anordnungen Sorge zu tragen.

§ 11. Außer nachbenannten Gebühren, nämlich von den Leichterschiffern für Löschung und Schein 3 mℒ; von dem Knecht desselben 6 ß; von dem Jungen 3 ß und von dem Jollenführer bei der Anstellung für den Schein 1 mℒ, werden vom Schout (seit 1856) für Rechnung der Stadt von allen Hamburger Schiffen, die von hier abgehen, annoch an Gebühren erhoben:

Von dem Rheder: für Anmusterung à Mann 12 ß; bei der Abmusterung 8 ß.

Von der Mannschaft: bei Anmusterung à Mann 6 ß; bei der Abmusterung 4 ß.

Von den Dampfschiffen: vom Rheder für jede Reise im Ganzen 7 mk 8 ß.

Von den Grönlandsfahrern: für An- und Abmusterung 20 mk.

Von den Wallfischfahrern nach der Südsee: 30 mk, ohne daß dabei auf die Zahl der Mannschaft Rücksicht genommen werde. Von diesem Gelde werden 3/4 bei der Anmusterung und 1/4 bei der Abmusterung bezahlt.

Außer diesen Abgaben dürfen durchaus keine Gebühren, sie mögen Namen haben, welche sie wollen, weder vom Schout, noch von dessen Diener gefordert werden.

Berichtigungen und Zusätze.

Ad § 7. In Wismar sollen die Vorschriften des Hanseatischen Seerechts im Fall ihres Widerspruchs mit dem Lübischen Rechte vor letzteren den Vorzug haben [1]).

Ad § 34. S. 57, letzte Zeile von unten ist hinter Großbritannien Preußen hinzuzufügen.

Ad § 42. Das Seite 72 erwähnte Provisorium für die Schifffahrt durch den Sund ist laut amtlicher Bekanntmachung der Königlich Dänischen Regierung [2]) bereits aufgehoben worden.

Ad § 44. Die Zahl der Farbenstreifen in der Wismarschen Flagge beträgt in der Regel drei von jeder Farbe; jedoch kommen Abweichungen vor, so daß es auch Wismarsche Flaggen mit vier weißen und vier rothen Streifen giebt.

Seite 80, Zeile 12 von unten, lies § 73, statt § 70, 6.

Seite 83, Zeile 14, lies vertretenen, statt vertretenden.

Seite 89, Note, lies angestellten, statt ausgestellten.

Seite 93, Zeile 10, lies das Recht, statt dies Recht.

Seite 95, letzte Zeile von unten, lies gewehrt, statt gewährt.

Ad § 49. Seite 96, Zeile 11, ist Preußen hinzuzufügen nach Großbritannien.

Seite 105, 106, 107, lies Navigationsacte vom 26. Juni 1849, statt resp. 29. und 20. Juni.

Ad § 53. Das Preußische Handelsministerium hat unterm 26. Juni 1857 bekannt gemacht [3]), daß den Preußischen Schiffen die Küstenfahrt nicht nur zwischen den Niederländischen Küstenplätzen, sondern auch in den Niederländisch-Westindischen Colonien gestattet worden, nicht jedoch in den Ostindischen Colonien.

Seite 116, Zeile 6 von unten, lies um, statt nur.

Ad § 61, c. In der Provinz Buenos Ayres sind durch Gesetze vom Mai 1857 [4]) die Hafen- und Tonnengelder aufgehoben und ist der Lootsendienst in allen Häfen, Rheden, Küsten und Flüssen freigegeben, in der Art, daß es jedem Schiffe freisteht, Strom auf- oder abgehend Lootsen zu nehmen oder nicht. Auch ist der Lootsen-Tarif veröffentlicht, und beträgt

---

1) Wismarsche Rathsverordnung vom 28. Januar 1837. (Wismarsche Zeitung von 1837, Nr. 12, Beilage.)

2) Hamburger Börsen-Halle vom 20. Juni 1857, Nr. 14,016.

3) Hamburger Börsen-Halle vom 20. Juli 1857, Nr. 14,041.

4) Hamburger Börsen-Halle vom 21. Juli 1857, Nr. 14,042.

von Point Indio oder Ensenada nach Buenos Ayres oder umgekehrt bei einem Tiefgange von

9 Fuß (span.)[5]	30 $	14 Fuß	65 $	19 Fuß	130 $
10 „	35 „	15 „	75 „	20 „	150 „
11 „	45 „	16 „	85 „	21 „	160 „
12 „	50 „	17 „	95 „		
13 „	55 „	18 „	120 „		

Für die Einrichtung von Leuchtfeuern am Rio de la Plata auf der Südseite der Insel Labos und auf der Nordseite der Englischen Bank und die Auslegung eines Rettungsfloßes auf der Südseite der Englischen Bank haben Schiffe eine Abgabe von 25 C. eines Reals pr. Ton für jedes Feuer zu bezahlen. Schiffe, welche aus den südlichen Gewässern und dem stillen Ocean kommen, sind von dieser Abgabe frei[6]).

Ad § 64. Die Freihafenqualität von Odessa ist durch kaiserlichen Befehl vom 4. Juni 1857 aufgehoben[7]).

Ad § 65, VI. VII. VIII. Die freien Hansestädte Hamburg, Lübeck und Bremen haben mit der Republik Neu-Granada unterm 3. Juni 1854 zu Paris einen Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag abgeschlossen, welcher nunmehr beiderseits ratihabirt ist. Derselbe gewährt vollständige gegenseitige Gleichstellung der Schiffahrtsabgaben, der Waaren Ein- und Ausfuhr und der darauf zu erhebenden Zölle auf den Fuß der von andern Nationen in den beiderseitigen Gebieten ein- oder ausgeführten Producte oder Fabrikate, und enthält insbesondere noch die Bestimmung, daß auch alle aus den Hanseatischen Häfen eingeführten Producte oder Fabrikate der Staaten des Deutschen Bundes als Erzeugnisse der Hanseatischen Freistaaten, so wie dagegen als Producte und Fabrikate der Republik Neu-Granada alle diejenigen angesehn werden sollen, welche aus ihren Häfen exportirt werden[8]).

Seite 181, Zeile 16, lies jene, statt seine.

Ad § 80, III. und **IV.** Die Lootsenflagge wird am Vortopp, die Nothflagge gleichfalls am Vortopp oder höchsten Mast gezeigt. In manchen Staaten giebt es eine besondere von der Nationalflagge sich unterscheidende Lootsenflagge. Eine nicht völlig aufgezogene Flagge dient als Zeichen der Trauer. — Trauerflagge.

Seite 206, Zeile 6, fehlt der Name Marryatt.

Seite 215, Zeile 6 von unten, lies sie wüßten denn, statt er wisse denn.

Seite 218, Zeile 7 lies auch, statt . Auch.

Ad § 83, III. 1. Bei Nachtzeiten fahren die Warnemünder Lootsenböte den Schiffen mit einem weißen Laternenlichte entgegen[9]).

S. 232, Zeile 11, lies schiffbrüchigen, statt schifftrigen.

Ad § 88. Die Instruction für die Großherzoglich Mecklenburgischen Beamten in den an die Ostsee grenzenden Domanial-Aemtern

---

5) Das Fußmaaß ist 9 % kleiner als Englisches.
6) Hamburger Börsen-Halle vom 22. Juli 1857, Nr. 14,048.
7) Hamburger Börsen-Halle vom 3. August 1857, Nr. 14,059.
8) Hamburger Börsen-Halle vom 27. August 1857, Nr. 14,074.
9) Gewettsverfügung vom 11. Juli 1857. (Officielle Beilage, Nr. 19.)

vom 20. December 1834 wegen ihres Verhaltens in Strandungsfällen lautet wörtlich[10]:

Unsere ꝛc. Veste ꝛc.

Nachdem Wir der gnädigsten Entschließung geworden sind, des ohnehin seit langer Zeit nicht ausgeübten Regals des Strandrechts, insoweit es nicht etwa in einzelnen Fällen als Repressalie gegen andere Staaten in Anwendung zu bringen oder insoweit nicht gestrandetes Gut auch als vollkommen herrenloses Gut anzusehen ist, Uns für die Zukunft ein für allemal gänzlich zu begeben, so ertheilen Wir euch hiemit, für alle in unserm dortigen Amte inclusive der ritterschaftlichen Güter sich ereignenden Strandungsfälle, obwohl unbeschadet der den Seestädten Rostock und Wismar zustehenden Gerechtsame, hiemittelst nachfolgende Instruction:

§ 1. Sobald sich eine Strandung ereignet, haben die in der Nähe belegenen Ortschaften solches den Beamten sofort anzuzeigen, auch wenn schleunige Hülfe für die Gestrandeten nöthig ist, diese mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zu leisten.

§ 2. Beamte haben sodann eiligst die Rettungs- und Bergungs-Maßregeln anzuordnen und zu leiten, auch das erste Verfahren zur Sicherstellung der interessirenden Theile und zur Erhaltung des geborgenen Guts vorzunehmen; insbesondere

§ 3. in dazu geeigneten Fällen die Magistrate zu Rostock und Wismar um Zusendung von Leichter- und anderen Fahrzeugen, sowie seeerfahrener Mannschaft zu ersuchen.

§ 4. Ereignet sich die Strandung nicht an der Küste selbst, sondern auf einer Sandbank in der Nähe der Küste, oder wird ein Schiff oder anderes Fahrzeug mit lebenden Menschen hülflos auf der See angetroffen, so ist gleichfalls Sorge zu tragen, daß dem Schiffe von den zunächst belegenen Ortschaften und respective vom nächsten Hafen aus die nöthige Hülfe geleistet werde.

§ 5. Dem Führer des gestrandeten Schiffes ist allemal Hülfe anzubieten, nie aufzudringen. So lange nun derselbe sich durch eigene Kraft helfen zu können meint, er sich selbst bereits Hülfe verschafft hat und Unterstützung nicht nachsucht, beschränkt sich die Thätigkeit der Behörden darauf, Ordnung am Strande zu erhalten und das gestrandete Schiff gegen alle Eingriffe zu beschützen. Insbesondere haben sie mit Strenge darauf zu halten, daß sich Niemand wider Willen zur Hülfeleistung aufdringe, den Bergenden lästig oder hinderlich werde, oder gar den hülflosen Zustand des Schiffes zur Erreichung widerrechtlicher Zwecke benutze.

§ 6. Ist Beistand erforderlich, so ist das Wichtigste die Rettung der Menschen, sodann die Erhaltung des Schiffs, demnächst ist darnach zu streben, das Schiff durch theilweise oder vollständige Löschung wieder flott zu machen und es in den nächsten Hafen einzubringen. Kann aber dem Schiffe so nicht geholfen werden, so ist die Bergung der Ladung möglichst vollständig und schonend zu beschaffen.

---

[10]) Diese Instruction ist mir nachträglich von gefälliger Seite zur Veröffentlichung mitgetheilt worden.

Bei der Löschung selbst haben Beamte den Schiffer überall zu Rathe zu ziehen, und dessen Anweisungen, besonders rücksichtlich der Reihenfolge, in der die verschiedenen auf dem Schiffe befindlichen Gegenstände zu bergen sind, nach Möglichkeit zu befolgen.

§ 7. Nach beendigter Löschung haben die Beamten

a) für die sichere Unterbringung des Geborgenen, desgleichen für möglichste Sicherstellung des Wracks zu sorgen,
b) ein Inventarium über die geborgenen Sachen anzufertigen,
c) über den ganzen Hergang der Sache ein Protocoll aufzunehmen, selbst für den Fall, wenn es zur wirklichen Hülfeleistung nicht kommen sollte,
d) das Bergelohn zu bestimmen und herbeizuschaffen.

§ 8 und 9 bilden den Inhalt der Verordnung vom 20. December 1834 citat.

§ 10. In den § 6 und 8 gedachten Fällen erlassen die Beamten öffentliche Ladungen mit geräumigen Fristen. Meldet sich hierauf Niemand, der sich als Eigenthümer des Geborgenen auf genügende Weise legitimiren könnte, so ist zu dessen öffentlich meistbietenden Verkauf zu schreiten. Jedoch muß der zum Verkauf angesetzte Termin ebenfalls zuvor genügend öffentlich bekannt gemacht werden und zwar so, daß die Licitation zu einer dem Transport der Güter und Waaren günstigen Jahreszeit erfolge, und daß sich dabei allenfalls auch auswärtige Liebhaber melden können. Jedoch muß der Verkauf der eingebrachten Sachen früher geschehen, wenn dieselben einem schleunigen Verderben unterworfen sind.

Für die Gebühren bei diesen Auctionen normirt die Amtssporteltaxe.

§ 11. Das aus dem öffentlichen Verkaufe der Strandgüter gelösete Geld wird, nach Abzug des Bergelohns und aller Kosten, an den hinreichend legitimirten Eigenthümer sogleich abgeliefert. Hat sich jedoch ein solcher nicht gemeldet, so wird der Bergelohn und der sonstige Kostenbetrag von dem aus der Auction aufgekommenen Gelde sofort berichtiget; der Rest des letzteren bleibt aber noch zwei Jahre in deposito stehen. Weiset sich dann auch in dieser Frist nicht aus, wem die Strandgüter gehören, so ist dieser Rest der gelöseten Kaufsumme als herrenloses Gut dem Fiscus verfallen und von den Beamten darüber an Unsere Regierung zu berichten. Vermögte indessen noch später der Eigenthümer darzuthun, daß es ihm wegen weiter Entfernung oder aus anderen gültigen Ursachen unmöglich gewesen sei, sich zeitiger zu melden, so bleibt es Unseren Beamten überlassen, Uns Vortrag darüber zu machen, in wie weit ausnahmsweise etwa gegen denselben eine größere Nachsicht geübt werden möchte.

§ 12. So wie beim Verkaufe des Geborgenen im Uebrigen die den Handel betreffenden vaterländischen Gesetze zu beachten sind, so haben auch insbesondere die Beamten hinsichtlich aller wirklich verkauften Sachen für die richtige Erlegung der gesetzmäßigen Zölle, Steuern, Accise ꝛc. zu sorgen, auch die desfallsige Anzeige an die betreffende Steuerstube zu machen, deren Requisitionen möglichst zu genügen, und auch sonst allenthalben Unser Interesse wahrzunehmen.

§ 13. Für das Bergelohn normirt die Amts-Sporteltaxe vom 2. Juli 1812, über die in Gemäßheit derselben erhobenen Gebühren und Bergelohn aller Art müssen specificirte Rechnungen, eventualiter mit der Unterschrift des Schiffers, daß er den Betrag berichtiget habe, zu den Acten kommen.

§ 14. Jeden Strandungsfall haben die Beamten sofort Unserer Regierung anzuzeigen, und, nach völlig beendigtem Verfahren, die Acten ebenfalls mittelst Berichts einzusenden.

§ 15. Sollte sich Jemand durch das Verfahren oder eine Bestimmung der Beamten beschwert erachten, so bleibt ihm — falls es nicht eine gerichtliche Sache ist, wobei die gesetzlichen Rechtsmittel Anwendung finden — der Recurs an Unsere Regierung vorbehalten. Wir befehlen euch solchem nach hiedurch gnädigst, nicht nur die vorstehende Instruction euch selbst in vorkommenden Fällen zur Richtschnur dienen zu lassen, sondern auch dafür zu sorgen, daß die Bestimmungen derselben in Unserem dortigen Amt in allen Punkten zur Anwendung kommen, zu welchem Zwecke ihr insbesondere die Schulzen der an der Küste belegenen Dorfschaften mit der nöthigen Anweisung zu versehen habt.

An dem rc. Und Wir rc. Gegeben rc.

Flöms.

Ad § 104, I. In den Russischen Häfen Cronstadt und St. Petersburg ist die Ein- und Ausschiffung von Passagieren erleichtert, namentlich dadurch, daß die Prüfung und Registrirung der Päffe auf den Wachen dieser Häfen aufgehoben ist. Es geschieht nunmehr die Visirung der Päffe am Bord des Schiffes durch einen dahin kommenden Beamten, dem die Päffe der Passagiere mit einer Liste der letzteren vom Capitain zu übergeben sind. Beim Einkommen vom Auslande müssen die Dampfschiffs-Capitaine sogar drei genaue Listen der Reisenden übergeben, wovon zwei den Tauf-, Familien-Namen, Stand und Nationalität der Reisenden, und die dritte außerdem die Zahl der Colli eines Jeden von ihnen in vorgeschriebener Form enthalten muß.

Auch steht es den einkommenden Reisenden frei, sich in Cronstadt sofort an Bord der Dampfschiffe zu begeben, welche den ordentlichen Dienst zwischen Cronstadt und Petersburg haben. Das Gepäck muß entweder am Bord des Schiffes, welches es gebracht hat, oder in Cronstadt visitirt werden. Dieselbe Vergünstigung steht allen Reisenden zu, welche in Cronstadt auf Segelschiffen ankommen.

Hinsichtlich der Abreise aus den genannten Häfen besteht noch die Vorschrift, daß die Dampfschiffs-Comptoirs allemal am Abend vor der Abreise des Schiffs eine Liste der Reisenden nach dem Zollhause zu Petersburg senden müssen.

Die Dampfschiffe, welche unter Russischer Flagge von Petersburg nach einem Russischen Ostseehafen gehn oder in Petersburg mit Reisenden ankommen, halten in Cronstadt zur Registrirung der Päffe nicht an; die letzten nehmen vielmehr lediglich in Cronstadt einen Zollwächter an Bord.

Wenn die Dampfschiffe besonders für den Transport von Reisenden bestimmt sind, und ihre Reise von Cronstadt nach Petersburg unter der Aufsicht von Schiffsaufsehern stattfindet, brauchen die Schiffslucken, die Cajütenfenster und die auf dem Verdecke liegenden Colli nicht versiegelt zu werden. Dampfschiffe, welche sich dem Waaren-Transport widmen, sind nur von der Versiegelung der Cajütenfenster frei, auch wenn sich Reisende am Bord befinden [11]).

Ad § 105. Die Hamburger, das Auswanderungswesen betreffenden Verordnungen [12]) sind unterm 30. April 1855 revidirt. Die desfallsige revidirte Verordnung für die directe Verschiffung [13]), welche sich auf alle Schiffe erstreckt, auf welchen von Hamburg oder Cuxhaven aus mehr als 25 Passagiere direct nach andern Welttheilen befördert werden sollen, enthält folgende ergänzende und modificirende Bestimmungen:

ad I. a. Das zur Aufnahme der Passagiere bestimmte Zwischendeck soll eine Höhe von mindestens 6 Fuß von Deck zu Deck haben und der Fußboden desselben mindestens $1\frac{1}{2}$ Zoll dick sein. Beträgt die Höhe des Zwischendecks nur $5\frac{1}{2}$ Fuß, so muß für jeden Zwischendecks-Passagier ein Raum von mindestens 14 Quadratfuß Oberfläche des Passagierdecks vorhanden sein. Eine geringere Höhe des Zwischendecks als $5\frac{1}{2}$ Fuß und eine geringere Stärke des Fußbodens desselben als $1\frac{1}{2}$ Zoll ist nicht zulässig. Der so für die Passagiere bestimmte Raum darf nicht durch Güter oder Proviantgegenstände beschränkt und darf nur für den, zum täglichen Gebrauch unumgänglich nothwendigen Theil der Bagage der Passagiere mitbenutzt werden.

Die Koyen müssen mindestens 6 Fuß Länge im Lichten und die Viermannskoyen mindestens 6 Fuß Breite im Lichten haben; die Koyen für weniger Personen im Verhältniß. Die untersten Koyen müssen mindestens 4 Zoll über dem Zwischendeck sein. Es dürfen nicht mehr als 2 Koyen übereinander angebracht werden.

Alle für die Passagiere bestimmten Räume sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang hinreichend zu erleuchten, und zwar das Zwischendeck mindestens durch zwei starke Laternen.

Für hinreichende Ventilation muß gesorgt sein. Auch muß auf jedem Auswandererschiff für die Dauer der Reise ein besonderer Raum als Hospital abgetheilt werden, und zwar in dem Verhältniß von vier Betten für je 100 Passagiere.

Befinden sich bis hundert Passagiere am Bord, so müssen mindestens zwei Privete, für eine größere Anzahl bis zu je funfzig Passagiere ein Privet mehr vorhanden sein.

Jedes Schiff muß mit mindestens 3 Rettungs-Bojen (life-buoys) und, wenn es über 150 Passagiere führt, außerdem mit mindestens einem Rettungsboote (life-boat) versehen sein.

---

11) Kaiserlich Russisches Reglement für die Zulassung von Fremden in Cronstadt und St. Petersburg und für Diejenigen, welche sich am Bord von Dampf- oder Kauffahrtei-Schiffen ins Ausland begeben. (Off. Beilage zur Rostocker Zeitung vom 29. August 1857 Nr. 21.)

12) Die unrichtigen Datirungen der früheren Verordnungen sind durch die Mittheilungen bei v. Soden und Tobiesen „Nauta" veranlaßt.

13) Hamburger Handels-Archiv von 1857, S. 106.

Ist das Schiff mit mehreren Decken versehen, so darf das unterste Deck zur Aufnahme von Passagieren nur dann benutzt werden, wenn dasselbe bei der Besichtigung als dazu geeignet befunden wird.

Für die nach einem Hafen der Vereinigten Staaten von Nordamerika gehenden Schiffe gelten statt der vorstehenden Bestimmungen die Vorschriften der dortigen Gesetze.

Rücksichtlich des Schiffsraums, so wie der Proviantirung und Ausrüstung sind 2 Kinder unter 10 Jahren für Einen Passagier, Kinder unter 12 Monaten gar nicht zu rechnen.

ad I. b. Als wahrscheinlich längste Dauer der *δ* und *ε* erwähnten Reisen von Hamburg aus sollen nur resp. 24 und 28 Wochen angenommen werden.

Verzögert sich nach Aufnahme der Passagiere der Ausgang des Schiffes in See über 8 Tage, so muß der Proviant dieser Verzögerung entsprechend ergänzt werden.

Hat sich der Expedient schriftlich verpflichtet, das Schiff am festgesetzten Expeditionstage, oder dem darauf folgenden Tage durch Dampfböte nach Krautsand bugsiren zu lassen, falls der Wind ungünstig wäre, so können Schiffe, welche vom 1. März bis 15. October incl. expedirt werden, für $1\frac{1}{2}$ Wochen weniger Proviant mitnehmen.

ad I. d. Die Vergütung wird nur gezahlt, sofern der Capitain den Passagier nicht am Bord oder am Lande beherbergt und beköstigt.

Wird der Abgang des Schiffs über zehn Tage hinaus verzögert, so ist der Expedient verpflichtet, unbeschadet der von ihm bis dahin zu leistenden Vergütung von 12 *β* pr. Tag, den Auswanderer auf dessen Verlangen seines Contractes zu entbinden und ihm das eingezahlte Passagegeld unverkürzt sofort baar zurück zu bezahlen, es sei denn, daß der Expedient für die Verzögerung liquide Gründe beibringen kann, welche nach Ansicht der Deputation für das Auswandererwesen die Ertheilung einer längeren Frist rechtfertigen.

Ad I. und **II.** Nach Maaßgabe des Bundescartells als Deserteurs oder entwichene Militairspflichtige anzusehende Personen, so wie auch solche, die sich der Strafe für begangene Vergehn oder Verbrechen zu entziehen suchen, dürfen nicht als Passagiere mitgenommen werden; ebenso wenig solche, die an schmutzigen oder ansteckenden Krankheiten leiden, und überhaupt keine Personen, denen nach den Gesetzen des Bestimmungsortes die Einwanderung untersagt ist. Unmündigen wird die Einschiffung nur mit Zustimmung ihrer Eltern, Vormünder oder diese vertretender Personen und Behörden gestattet; körperlich Hülflosen nur in Begleitung für sie sorgender Angehörigen.

Ad III. Die angeführte Hamburgische Verordnung datirt nicht vom 13., sondern vom 4. Februar 1856.

Sachregister.

Die Zahlen verweisen auf die Seiten.


VE RI TAS

